

(Re) Interpretação do Mercado

Reabilitação das oficinas da EMEF, Barreiro

Carolina da Costa Mascote Silva Coelho

(Licenciada)

Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

Orientação Científica:

Professor Doutor Pedro Rodrigues

Professor Doutor José Luís Crespo

Juri:

Presidente: Professor Doutor Francisco Oliveira

Arguente: Professor Doutor Miguel Bastista Bastos

Orientador: Professor Doutor Pedro Rodrigues

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, abril, 2018

Intitulado de *(Re) Interpretação do mercado; Reabilitação das oficinas da EMEF, Barreiro*, o Projeto Final de Mestrado pretende demonstrar a relevância de projetar um mercado, como um elemento importante na cidade e com capacidade de reabilitar um espaço expectante.

A contextualização do objeto de estudo deste trabalho, passa por perceber a valorização de um espaço como o mercado para a cidade, para a sua organização e dinâmica, utilizando exemplos de épocas anteriores até à atualidade. Identificando a importância do mercado, são apresentados alguns conceitos a ter em conta na reabilitação de um espaço na cidade: os vazios urbanos, o património industrial e a reabilitação de cada estrutura, tendo em conta a sua história e função anteriores, adaptado-o às necessidades da população e da cidade na atualidade. Analisamos também algumas características a ter em conta aquando da sua reabilitação: a intergeracionalidade, o comércio de rua e a flexibilidade e adaptabilidade. De forma a dar exemplos reais sobre a importância da reabilitação e presença de edifícios em cada cidade, para a sua dinâmica, são apresentados exemplos: *AEG TURBINE FACTORY*, na Alemanha, *TATE MODERN MUSEUM*, em Londres, o Mercado do Bolhão, no Porto, e também, o Mercado da Ribeira, em Lisboa.

O Barreiro como cidade teve um desenvolvimento e deixou um legado industrial. A proposta projetual recai sobre um desses vestígios, as oficinas da EMEF, cuja localização urbana potencia a agregação da cidade. Aí será apresentada a proposta de um mercado, demonstrando a sua função, a reabilitação dos espaços exteriores e a transformação total do interior. O mercado será estudado e apresentado como um equipamento e um espaço multifuncional.

PALAVRAS-CHAVE | *Património Industrial, Reabilitação, Barreiro, Mercado, Multifuncionalidade*

Titled Market (Re)Interpretation; Rehabilitation of the EMEF factory, in Barreiro
The Master Final Project aims to demonstrate the importance of projecting a market as an important element of the city and with the capacity of rehabilitating a expectante space.

The contextualization of this work's study object, it's about understanding the valorization of a space such as a market for the city's organization and dynamics, using examples from previous epochs until nowadays. Identifying the market's value, the concepts to be taken in account, in the rehabilitation of a space are refered: the urban voids, the industrial heritage and rehabilitation of each structure, taking into account its previous history and function, adapted to the necessities of the population and the current condition of the city. Then, the characteristics to be taken into account when rehabilitating them, such as its intergenerationality, the street commerce and its flexibility and adaptability. In order to give real examples on the importance of the rehabilitation and presence of buildings in each city, for it's dynamics, some examples are given: AEG TURBINE FACTORY, in Germany; TATE MODERN MUSEUM, in London; Mercado do Bolhão, in Porto and Mercado da Ribeira, in Lisbon.

Barreiro as a city with a development in function of industry's movement, has left, in many points, traces of that origin. The architectural proposal will be on EMEF factory, whose urban location potentiate the city's aggregation. There will be presented a market, demonstrating its function, the rehabilitation of the exterior spaces as well as the entire interior transformation. The market will be studied and introduced as equipment a multifunctional space.

KEY-WORDS / *Industrial Heritage, Rehabilitation, Barreiro, Market, Multifunctional*

Sei que nada na vida se faz sem certezas, orientações e metas

Obrigada aos meus orientadores, Professor Doutor Pedro Rodrigues e Professor Doutor José Luís Crespo, que incansavelmente me apoiaram nas minhas certezas sempre com a orientação mais correta,

Aos meus pais, que sempre me acompanharam em cada passo deste curso e que me irão acompanhar em tudo,

Às minhas irmãs, que partilham comigo todos os momentos de angústias e conquistas,

À minha prima, que sempre foi um exemplo para mim,

Aos meus amigos de curso, que me fizeram perceber que a cada nova etapa, uma nova lição,

Aos meus amigos de berço, que me ensinaram que sim, há amigos para a vida,

E àquele que durante estes anos me acompanhou com a sua paciência e compreensão;

Mais uma vez um enorme

Obrigada

ÍNDICE GERAL

RESUMO	I
ABSTRACT	II
AGRADECIMENTOS	III
ÍNDICE GERAL	IV
ÍNDICE DE FIGURAS	V
CAPÍTULO 1 – INTRODUÇÃO	1
1.1 TEMA E PROBLEMÁTICA	1
1.2 OBJETIVOS	2
1.3 METODOLOGIA E ESTRUTURA	3
CAPÍTULO 2 – CONCEITOS PARA INTERVIR: DA CIDADE AO EDIFÍCIO	5
2.1 O MERCADO E A CIDADE	5
2.2 ESPAÇOS DA INTERVENÇÃO	11
2.2.1 VAZIOS URBANOS	27
2.2.2 PATRIMÓNIO INDUSTRIAL	11
2.2.3 REABILITAÇÃO	31
2.3 MULTIFUNCIONALIDADE NO MERCADO	14
2.3.1 INTERGERACIONALIDADE	16
2.3.2 COMÉRCIO DE RUA	17
2.3.3 FLEXIBILIDADE E ADAPTABILIDADE	19
CAPÍTULO 3 – CASOS DE ESTUDO	21
3.1 <i>AEG TURBINE FACTORY</i>	21
3.2 <i>TATE MODERN MUSEUM</i>	22
3.3 MERCADO DO BOLHÃO	23
3.4 MERCADO DA RIBEIRA	25
CAPÍTULO 4 – INTERVIR NO VAZIO E NO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL NO BARREIRO	27
4.1 A CIDADE PARA A INDÚSTRIA	27
4.2 RETRATO SOCIAL	29
4.3 TENTATIVA DE ORGANIZAÇÃO	30
4.4 O TERMINUS FERROVIÁRIO: OFICINAS DA EMEF	37

CAPÍTULO 5 – PROPOSTA ARQUITETÓNICA DE UM MERCADO	43
5.1 FUNÇÃO	43
5.2 TRANSFORMAÇÕES NO EXTERIOR	45
5.2.1 VOLUMETRIA	45
5.2.2 INVÓLUCRO	47
5.2.3 IMAGEM	49
5.3 TRANSFORMAÇÕES NO INTERIOR	49
5.3.1 SISTEMA CONSTRUTIVO	49
5.3.2 CONFIGURAÇÃO ESPACIAL INTERIOR	51
5.3.4 MATERIAIS	57
 CAPÍTULO 6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS	 61
 BIBLIOGRAFIA	 63
ANEXOS	67

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Ágora de Priene, Grécia	23
Fonte: Marques (2014, p.24)	
Figura 2 Planta do Mercado de Trajano, Roma	6
Fonte: Marques 2014, p.25)	
Figura 3 Vista Aérea Les Halles – “Les Halles 1952 by Roger Henrard”	7
Fonte: https://www.pinterest.pt/susannemcmillan/les-halles-paris/?lp=true , consultado em novembro de 2017	
Figura 4 Nave Central “Baltrad’s Second Schene	25
Fonte: https://www.pinterest.co.uk/pin/507499451733672111/ , consultado em novembro de 2017	
Figura 5 Pormenor da Estrutura – “Paris Les Halles Baltard vy Doisneau”	25
Fonte: https://www.pinterest.pt/susannemcmillan/les-halles-paris/?lp=true , consultado a novembro de 2017	
Figura 6 Síntese comparativa de atributos valorizados nos diferentes formatos de comércio	30
Fonte: Adaptado de Barreta (2002, p.12)	
Figura 7 Planta e Perspetiva dos Arranha-céus7	38
Fonte: Rossone (2012)	
Figura 8 Key Plan da Avenida da Liberdade	40
Fonte: Cushman & Wakefield (2011, p.6)	
Figura 9 “The interior of his apartment changes every two months”	41
Fonte: Habraken (1979, p.73)	
Figura 10 Corte transversal do projeto AEG Turbine Factory	43
Fonte: Anderson (1981, p.58)	
Figura 11 Vista interior do projeto AEG Turbine Factory	43
Fonte: Anderson (1981, p.55)	
Figura 12 Pomenor fachada inclinada do projeto AEG Turbine Factory	43
Fonte: Anderson (1981), p.60	
Figura 13 Pormenor pilares do projeto AEG Turbine Factory	43
Fonte: Anderson (1981, p.60)	
Figura 14 Vista do rio do projeto Tate Modern Museum	45
Fonte: https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron , consultado em maio de 2017	
Figura 15 Estrutura do projeto Tate Modern Museum	45
Fonte: https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron , consultado em maio de 2017	
Figura 16 Vista sobre a Nave Central no projeto Tate Modern Museum	45
Fonte: https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron , consultado em maio de 2017	
Figura 17 Vista aérea do Mercado do Bolhão	47
Fonte: Realizado pela autora com base no GoogleEarth	

Figura 18 Vista sobre Pátio Central do Mercado do Bolhão	47
Fonte: http://www.porto.pt/noticias/20-milhoes-de-euros-para-reabilitar-o-bolhao.-o-projeto-mantem-a-traca-original-e-mercado-de-fresco , consultado em maio de 2017	
Figura 19 Alçado da proposta para o Mercado do Bolhão	47
Fonte: http://www.porto.pt/noticias/20-milhoes-de-euros-para-reabilitar-o-bolhao.-o-projeto-mantem-a-traca-original-e-mercado-de-fresco , consultado em maio de 2017	
Figura 20 Alçado da proposta para o Mercado do Bolhão	47
Fonte: http://www.porto.pt/noticias/20-milhoes-de-euros-para-reabilitar-o-bolhao.-o-projeto-mantem-a-traca-original-e-mercado-de-fresco , consultado em maio de 2017	
Figura 21 Vista aérea do Mercado da Ribeira	49
Fonte: Realizado pela autora com base no GoogleEarth	
Figura 22 Vista sobre a Nave de Restauração do Mercado da Ribeira	49
Fonte: http://restosdecolectao.blogspot.pt/2014/09/mercado-da-ribeira.html , consultado em novembro de 2017	
Figura 23 Alçado Nascente do Mercado da Ribeira	49
Fonte: http://restosdecolectao.blogspot.pt/2014/09/mercado-da-ribeira.html , consultado em novembro de 2017	
Figura 24 Pormenor de fachada do Mercado da Ribeira	49
Fonte: http://restosdecolectao.blogspot.pt/2014/09/mercado-da-ribeira.html , consultado em novembro de 2017	
Figura 25 Fotografia aérea da Industria Corticeira no Barreiro em 1893	54
Fonte: http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/a-industria-corticeira-e-o-barreiro.html , consultado em maio de 2017	
Figura 26 Vista aérea da Companhia de União Fabril no Barreiro em 1930	54
Fonte: Câmara Municipal do Barreiro	
Figura 27 Vista aérea do Barreiro em 1981	54
Fonte: Câmara Municipal do Barreiro	
Figura 28 Imagem do comboio nos caminhos-de-ferro do Barreiro em 1859	55
Fonte: http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html , consultado em maio de 2017	
Figura 29 Imagem dos Trabalhadores em greve no Barreiro em 1975	55
Fonte: http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/25-de-abril.html , consultado em novembro de 2017	
Figura 30 Imagem dos Trabalhadores em greve no Barreiro em 1975	55
Fonte: http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/25-de-abril.html , consultado em novembro de 2017.	
Figura 31 Planta de trabalho no âmbito do ante-plano de urbanização do Barreiro	57
Fonte: FARIA (2010, p.93)	
Figura 32 Planta da cidade do Barreiro em 1902	58
Fonte: Câmara Municipal do Barreiro	
Figura 33 Vista aérea da cidade do Barreiro em 1947	58
Fonte: Câmara Municipal do Barreiro	

Figura 34 Planta da cidade do Barreiro em 1993	58
Fonte: Câmara Municipal do Barreiro	
Figura 35 Planta com análise histórico-morfológica da cidade do Barreiro	59
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 36 Ampliação da figura anterior	59
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 37 Gráfico com análise SWOT da cidade do Barreiro	61
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 38 Gráfico com índice de envelhecimento no Barreiro	62
Fonte: INE, Censos de 1960 e 2011	
Figura 39 Gráfico com número de habitantes por grupo etário no Barreiro	62
Fonte: INE, Censos de 1960 e 2011	
Figura 40 Esquemas síntese dos conceitos para intervenção na cidade do Barreiro	63
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 41 Planta da proposta para a cidade do Barreiro	64
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 42 Planta da Zona 1 – Alburrica como centro de alto rendimento	64
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 43 Planta da Zona 5 – Zona Industrial como parque verde e habitação	64
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 44 Planta da Zona 10 – Terminal dos barcos como hotel	64
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 45 Planta da Zona 10 – Oficinas da EMEF como mercado e museu	64
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 46 Perfi Norte e Perfil Oeste da proposta para a cidade do Barreiro	64
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 47 Vista aérea com identificação dos vazios urbanos no Barreiro	65
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 48 Vista aérea com indicação do vazio urbano a trabalhar no Barreiro	66
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 49 Ampliação da figura anterior	66
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 50 Identificação dos problemas da envolvente urbana	67
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 51 Planta da proposta urbana	68
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 52 Referências e esquemas da resolução de cada ponto da proposta	68
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 53 Axonometria explodida do Mercado	74
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 54 Alçados após intervenção nos elementos pré-existent	75
Fonte: Realizado pela autora	

Figura 55 Pormenor da cobertura do Mercado	75
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 56 Pormenor de fachada do Mercado	76
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 57 Vista aérea do Mercado no Barreiro	77
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 58 Corte Transversal das oficinas da EMEF em 1934	78
Fonte: http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/11/caminho-de-ferro-no-barreiro.html , consultado em março de 2017	
Figura 59 Corte Transversal da proposta para as oficinas da EMEF	78
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 60 Planta Piso 1 do Mercado – escritórios e cantina	79
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 61 Planta Piso 1 do Mercado – mercado	80
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 62 Planta Piso 1 do Mercado – escola de hotelaria	81
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 63 Planta Piso 2 do Mercado – escola de hotelaria	82
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 64 Planta Piso 1 do Mercado – zona expositiva	83
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 65 Planta Piso 2 do Mercado – habitação	84
Fonte: Realizado pela autora	
Figura 66 Planta Piso 3 do Mercado – habitação	85
Fonte: Realizado pela autora	

1.1 | TEMA E PROBLEMÁTICA

No estudo das cidades, surge ao longo do tempo, um espaço que se destaca: o mercado. Estes, desde sempre, foram espaços em torno dos quais as cidades se iam desenvolvendo. Inicialmente eram apenas espaços e, progressivamente, desencaderam edifícios que condicionavam a vitalidade e sociabilidade dos locais onde se inseriam, contribuindo para uma cidade consolidada.

Atualmente, deparamo-nos com um crescimento desmedido e pouco controlado das cidades e, conseqüentemente um aumento do número de espaços espectantes cujo uso foi-se perdendo como consequência do fim do período industrial. Por outro lado, esses espaços contêm elementos com características em torno das quais começamos a investigar e a perceber a sua génese.

A capacidade que o mercado poderá ter para consolidar uma cidade, ao ser inserido num desses vazios, é o ponto de partida para o tema que nos propomos desenvolver. Pretendemos ainda mostrar que a reabilitação de um vazio urbano, dando-lhe a função de mercado com características multifuncional e intergeracional, permite que a própria envolvência e vida urbana se encarreguem de lhe garantir a utilidade necessária e acessível a todas as gerações.

Assim, o desenrolar deste trabalho passa, em primeiro lugar, pelo estudo das cidades, o seu desenvolvimento e a importância dos mercados, desde a antiguidade clássica, passando pelo período industrial, até ao período pós-industrial, onde surgem cidades com características desagregadas e fragmentadas devido ao aparecimento de espaços desativados. Associado à intervenção no lugar com um mercado, o estudo da multifuncionalidade do mercado tornar-se-à importante. Conceitos como a intergeracionalidade e comércio de rua irão surgir para uma correta interpretação dos fatores esperados nos mercados atualmente.

Avaliaremos casos de estudo de edifícios industriais e de mercados ainda hoje em funcionamento. A intergeracionalidade é um conceito comum aos projetos da AEG Turbine Factory, do Tate Modern Museum, do Mercado do Bolhão e do Mercado da Ribeira, ajudando a promover a sua subsistência e a da própria sociedade.

A escolha da cidade a intervir teve em conta a relação entre a existência de espaços vazios, a necessidade da sua qualificação e a não presença física ou funcional de um mercado municipal. Cumprindo os requisitos anteriormente definidos, foi escolhida a

cidade do Barreiro onde propomos uma intervenção à escala de toda a cidade. Uma intervenção não deve ser restrita apenas à área do edifício, devendo ser adequada e em consonância com todas as necessidades identificadas e, consequentemente, solucionadas. A intervenção e qualificação do espaço espetante, transformado num mercado, irá fazer parte de um plano urbano para o Barreiro e, após o qual, iremos perceber o seu impacto na agregação e organização da cidade.

Para tornar este espaço adequado à população e à sua cidade, teremos de considerar os vestígios industriais dos edifícios e manter o possível, características que denotam a sua génese e aplicá-los desde o exterior ao interior e tendo sempre em conta a componente social.

A localização escolhida para esta intervenção, serão as oficinas da EMEF pois, para além de ser um vazio urbano de intervenção prioritária e fundamental, é um espaço que se encontra entre o núcleo mais antigo da cidade e a sua área de expansão, o que irá permitir a eficaz interligação de zonas tão distintas, que com o tempo se foram tornando opostas.

1.2 | OBJETIVOS

Numa primeira fase do processo de trabalho, foi necessário perceber os objetivos associados à intervenção para a cidade do Barreiro, bem como interligá-los com as questões de partida e idealizar as hipóteses pelas quais pode passar a resolução dos diferentes problemas. Tanto os objetivos como as questões e hipóteses foram pensadas de um âmbito mais geral (cidade) para um âmbito mais particular (intervenção no edifício de património industrial).

A intervenção no Barreiro surge fundamentada sob o objetivo de projetar pontos de interesse com carácter excecional na cidade, interligados pela materialidade ou tipo de construção, para torná-la novamente numa cidade consolidada e agregada em termos urbanos. Para isso, foi fundamental olhar para todos os vazios urbanos existentes na cidade e repensá-los no seu contexto.

O Barreiro é uma localidade com um enorme potencial cuja adesão passa pela acessibilidade económica, pela proximidade à capital e também pela facilidade no acesso a transportes públicos para a ligação com outras cidades. Contudo, essas características são contrariadas pela necessidade da cidade de espaços de lazer e trabalho.

O segundo objetivo passa por propor um mercado gerador da interligação de várias gerações num conjunto de espaços interiores e exteriores, que vão ao encontro de cada uma das faixas etárias dos habitantes da cidade, proporcionando uma melhoria da qualidade de vida e aumentando o acesso a atividades de lazer.

Para garantir o cumprimento dos dois objetivos apontados anteriormente, foram delineados ao longo de todo o processo de trabalho, pontos que irão ajudar a atingir as conclusões a que nos propomos chegar. É necessário identificar o carácter do lugar e perceber as necessidades da população, de modo a elaborar posteriormente uma análise SWOT com os pontos fortes e fracos, as oportunidades e ameaças, que nos irão ajudar a valorizar os aspetos positivos do Barreiro, bem como a contornar as ameaças e pontos fracos, propondo uma cidade consolidada.

Com a identificação dos diferentes espaços espectantes da cidade propomo-nos reabilitá-los com espaços públicos, habitações, comércio e serviços para as antigas oficinas da EMEF, apresentando uma proposta urbana que transforme os espaços e os edifícios em áreas de interesse e que ajudem na reabilitação e reorganização da cidade.

1.3 | METODOLOGIA E ESTRUTURA

O presente Projeto Final de Mestrado será desenvolvido segundo a lógica de ver esclarecidos os conceitos em torno da proposta que irá ser posteriormente apresentada, permitindo alicerçar as decisões tomadas ao longo de todo o processo. Posto isto, será fundamental que a parte teórica e prática sejam desenvolvidas em simultâneo para garantir a correta e coerente aplicação das conclusões tiradas em cada assunto, numa abordagem do plano geral para o particular, dividido em seis capítulos.

No primeiro capítulo, referente à introdução, procuramos ver esclarecida a problemática que levou ao desenvolvimento deste tema, o enquadramento teórico que este tem por base, os objetivos e a metodologia e organização do trabalho.

No segundo capítulo abordamos a temática da cidade desde a escala geral à escala do edifício, focando o desenvolvimento do mercado em torno da cidade, desde a Grécia antiga à atualidade. Esta abordagem demonstra a importância associada aos mercados atuais como espaço gerador de economia e da crescente necessidade da sua reabilitação em prol da agregação e reestruturação das cidades. Serão também salientadas as características de multifuncionalidade e intergeracionalidade como aspetos inerentes à reabilitação e dinamização dos mercados.

No desenrolar desta análise surgem dois conceitos diretamente ligados com a cidade como os vazios urbanos e o património industrial e, ligados ao equipamento, os conceitos de multifuncionalidade, intergeracionalidade, comércio de rua e a adaptabilidade e flexibilidade.

Os casos de estudo, presentes no terceiro capítulo de um modo analítico, permitem compreender os aspetos que mais tarde serão referenciados na apresentação da proposta, como positivos ou negativos. As características que os mercados devem ter, nos tempos que correm, mais do que serem entendidas na teoria, é fundamental analisá-los na prática através deste tipo de projetos de referência.

O quarto capítulo refere-se à cidade do Barreiro, como escolha de local de intervenção. A primeira abordagem feita é referente a estudos que incidem e refletem o aparecimento desta cidade como elemento geograficamente importante para a expansão de Lisboa. Iremos perceber a sua evolução e degradação, analisá-la morfológica, social e economicamente e ainda fazer uma análise SWOT.

Serão analisados planos, programas e projetos já existentes para toda a cidade de modo a afirmar a intencionalidade da proposta. Também fará parte do processo a recolha e análise dos dados estatísticos referente à população, a análise de documentos e cartas cartográficas da evolução da cidade, ao longo dos tempos. Todo este processo analítico e documental será acompanhado pela observação direta, que nos fez perceber os efeitos que cada transformação tem na vida atual das pessoas.

Como solução apresentada ao problema, será proposto um mercado, tendo em conta a sua capacidade de gerar espaços de permanência, em que cada geração encontra aquilo que precisa, num espaço que irá ter a capacidade de gerar funções e usos onde a intergeracionalidade será conseguida. Por fim, as oficinas da EMEF serão apresentadas como local a intervir, por serem um exemplo significativo de abandono do património industrial da cidade do Barreiro, bem como um lugar que, devido à sua localização, irá ajudar a resolver muitos dos problemas identificados ao longo deste capítulo.

Toda a apresentação do projeto irá passar pela descrição das permissas seguidas em termos urbanos e em todos os passos da intervenção arquitetónica nomeadamente a designação do programa, utilizações-tipo e vivências associadas ao equipamento e espaço público interior e exterior.

CAPÍTULO 2 – CONCEITOS PARA INTERVIR: DA CIDADE AO EDIFÍCIO

No segundo capítulo serão abordados vários conceitos, desde a cidade ao mercado. A cidade, perante o seu desenvolvimento foi criando espaços que carecem de intervenção. É com a análise dos mesmos que surgem conceitos como vazios urbanos, património industrial e reabilitação.

A importância do mercado enquanto equipamento na cidade, foi o ponto inicial para a decisão do projeto a desenvolver. Com a interpretação das suas características, chegamos a conceitos de projeto, como multifuncionalidade, comércio de rua, flexibilidade e adaptabilidade.

2.1 | O MERCADO E A CIDADE

O mercado, ao longo da história, sofreu alterações como espaço físico e consequentemente gerou implicações nas relações urbanas e também sociais. Com identidade muito própria, os mercados fazem parte da história e cultura de cada cidade (Lopes, 2010).

Ao estudarmos a agregação de populações antigas que, posteriormente, deram origem a cidades, deparamo-nos com espaços específicos destinados à troca e venda de produtos, que se foram tornando, ao longo do tempo, referências importantes na expansão das próprias cidades, responsáveis por regularizar e sistematizar as trocas (Mumford, 1961).

Nas civilizações antigas, gregas e romanas, este espaço – o mercado - já tinha uma importância significativa, situado numa zona pública e central à volta da qual se encontravam todas as atividades económicas, culturais, sociais e políticas. Eram inicialmente espaços ao ar livre que foram, progressivamente, sendo circundados por edifícios construídos.

Na Grécia Antiga, *“o ágora era um “local de assembleia”, onde a população da cidade se reunia, contudo, num estado primitivo. O ágora era, acima de tudo, um lugar destinado à palavra e, provavelmente, não existia sequer um mercado urbano em que a troca de notícias e opiniões, pelo menos no passado, não desempenhou um papel quase tão importante quanto a troca de mercadorias”* (Mumford, 1961, p. 166). De forma amorfa e irregular, segundo Mumford, os cidadãos das cidades onde se realizavam as ditas feiras, tinham tanto interesse quanto os mercadores que viajavam por todo o mun-

do. O negócio era algo prioritário mas a passagem de conhecimentos e mensagens fazia sentido. Era fundamental aproveitar os conhecimentos das pessoas que viajavam e que traziam notícias e saberes (Figura 1).

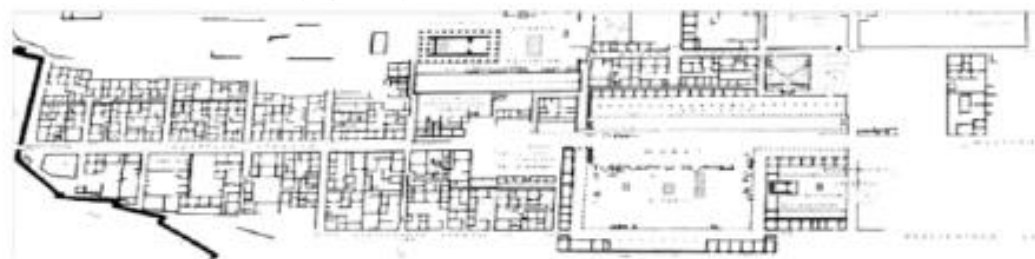


Figura 1 Planta da ágora de Priene, Grécia Antiga, Fonte: Marques. (2014, p.24)

No contexto da Roma antiga, estes espaços eram designados como *Fórum*. Inicialmente criados para os comerciantes, era para ali que a população se deslocava, adquirindo os produtos indispensáveis ao seu dia-a-dia. Com o passar dos tempos, estes começaram a ser destinados à venda de produtos específicos, permitindo não só o aumento do número de vendedores mas também uma melhor organização das próprias cidades.



Figura 2 Planta Romana do Mercado de Trajano, Itália, Fonte: Marques, (2014, p.25)

Durante a Idade Média na Europa, aparece a cidade medieval e com ela a crescente importância dos mercados e respetiva localização no centro de cada cidade. O meio de sobrevivência de toda a população passava maioritariamente pelo comércio. Em 1492 começa a notar-se uma mudança de pensamento associada ao desenvolvimento das cidades, pois havia uma intenção de planeamento desta extensão. Aqui, os mercados começaram a ser associados a equipamentos e à melhoria das condições era uma parcela dos ideais em torno deste espaço de trocas comerciais. Tornam-se assim *“espaços públicos por excelência onde é possível interagir de maneira livre porque são lugares acessíveis a toda a população. Os mercados públicos tendem a combinar outras atividades sociais. A heterogeneidade de usos e de produtos propicia a procura e, por sua vez, os encontros e as interações quotidianas, que são estabelecidas pela atividade da*

compra e venda de mercadorias, ou pelo entretenimento com outras atividades, as quais se agregaram à instituição” (Vargas, 2001, in Lopes, 2010, p.1).

A revolução industrial teve um papel preponderante no pensamento sobre o mercado e sobre toda a cidade, na medida em que com o seu crescimento para fora dos limites físicos, foi necessário criar novos espaços públicos que respondessem às exigências e necessidades da época. Mais do que ter em conta as necessidades, começa a valorizar-se a qualidade espacial do espaço exterior e também do interior dos edifícios que começam a ser construídos.



Figura 3 Imagem da vista aérea Les Halles, 1952, Fonte: <https://www.pinterest.pt/susannemcmillan/les-halles-paris/?p=true>, consultado em novembro de 2017



Figura 4 Imagem da nave central Les Halles, 1854, Fonte: <https://www.pinterest.co.uk/pin/507499451733672111/>, consultado em novembro de 2017



Figura 5 Imagem de um pormenor da estrutura, Les Halles, 1850, Fonte: <https://www.pinterest.pt/susannemcmillan/les-halles-paris/?p=true>, consultado a novembro de 2017

Segundo Marques (2014), os mercados desta época tornaram-se espaços amplos, de grandes dimensões e com bastante iluminação no interior e marcaram um momento significativo de industrialização e standardização da arquitetura durante o séc. XIX, da mesma forma que eram instrumentos de renovação urbana.

A nível internacional, Les Halles foram um conjunto de coberturas onde as preocupações higiénicas começaram a fazer-se sentir. Conotados como os corredores de Paris, datam do ano de 1135, sendo dos primeiros mercados realizados em edifício. Inicialmente construído com uma estrutura de madeira, passados cerca de 700 anos a estrutura começou a revelar fragilidade e incapacidade de garantir as condições de higiene pretendidas, havendo a necessidade de ser reestruturado. Esta nova conceção passava por um edifício em ferro e vidro, como era incentivado neste período.

Em Portugal, durante o período industrial, as mudanças foram bastante visíveis mas de um modo muito mais lento e gradual, comparando com outros locais do mundo. A maioria das pessoas vivia dos trabalhos no campo e daí tiravam grande parte do seu sustento.

No século XIX é sentida uma crise devido ao excesso de dívidas criadas para permitir a construção das fábricas: o custo final dos produtos concebidos aumenta e devido à incapacidade de escoamento dos mesmos, começa a ser dispensável a produção conseguida por um grande número de trabalhadores. Sem conseguirem vender os seus

produtos, as fábricas optaram por eliminar postos de trabalho para fazer face às despesas. Era fundamental garantir o fim dos gastos no que toca à mão-de-obra (Choay, 2000).

No início do século XX, a opinião em relação ao estilo de vida, que até então era levado como algo aceitável, começou a ser posto em causa. As condições de trabalho eram totalmente deterioráveis e isso começou a refletir-se na saúde dos próprios trabalhadores, algo muitas vezes alheio à preocupação dos donos das fábricas. A falta de condições e a associação deste tipo de trabalho a uma enorme precariedade levou a que muitos postos de trabalho fossem sucessivamente abandonados.

O abandono de infraestruturas aconteceu devido ao fecho das empresas ou mesmo pelo desenvolvimento tecnológico a nível internacional. Espaços onde as condições de habitabilidade começaram a ser postas em causa, foram abandonados já que compensava mais a aquisição de outros capazes de albergar todas as necessidades que o avanço da tecnologia o exigia. Associada a estas considerações, surge a necessidade de criar uma denominação para todos os objetos similares cuja construção remete à época da indústria: as fábricas passam a pertencer à denominação de Património Industrial.

“A chegada mais considerável de novos tipos deveu-se à passagem da barreira da industrialização e à anexação pela prática conservatória de edifícios da segunda metade do século XIX e do século XX. Estes resultam, em parte ou na totalidade, de técnicas construtivas recentes: imóveis de habitação, grandes armazéns, bancos, obras de arte, mas também fábricas, entrepostos, hangares, deixados por conta do progresso técnico ou das mudanças estruturais da economia, grandes conchas vazias que a maré industrial abandonou na periferia das cidades e mesmo nos seus centros” (Choay, 2000, p. 184).

Acabámos de fazer referência ao legado significativo de espaços abandonados e cujo uso deixa de fazer sentido. Os mercados, assumidos desde sempre como bens essenciais na era pós-industrial, começam a ser substituídos por espaços onde a oferta aumenta exponencialmente mas onde, em qualquer altura, muitas outras atividades e distrações têm lugar, como é o caso das grandes superfícies comerciais. Deixam de existir as lojas ao longo de uma rua onde, em cada uma delas, é possível encontrar aquilo que se procura. Nesta altura, começa assim a ser valorizada a diversidade e o entretenimento, deixando muitos mercados sem vida e utilidade.

É de salientar a análise feita por João Barreta (2002), que avalia o estado dos mercados, associando-os com aquilo que se passa hoje em dia, quer com a população,

quer com a própria sociedade. Existe um envelhecimento populacional que condiciona muito a maneira como as cidades/equipamentos estão organizados. Por outro lado, com um uso maior por parte dos jovens, a mobilidade é um fator com um aumento significativo.

Em relação ao meio urbano, este depara-se com uma grande diversidade de espaços que, ao estarem reabilitados, se tornam atrativos. Por outro lado, os que não são alvo de intervenções são associados à insegurança, que privilegia o abandono. Cada vez mais é necessário contrariar esta tendência dando aos espaços obsoletos vitalidade e atratividade. Podem e devem ser pensados e vividos como lugares onde todas as gerações encontram espaço para as suas atividades e necessidades.

Os mercados, por sua vez diversificavam-se em novos formatos, criando um maior leque de escolha. Os mercados têm a capacidade de reunir um conjunto de necessidades e vontades num só espaço, interligando-se em pontos específicos e criando zonas bastante distintas e igualmente interessantes (Barreta, 2002).

Inicialmente, a atividade de troca, venda e compra, acontecia nas ruas centrais das cidades, onde eram aproveitados os pisos inferiores das habitações mais expostos ao público, contribuindo de modo positivo para a segurança mas também para a proximidade dos produtos aos habitantes. Em determinado momento, os pisos térreos não chegavam e também se começou a notar o desapego das pessoas às suas próprias casas, muitas vezes por fatores económicos, originando o abandono das habitações e dos espaços de comércio. Isto faz-nos ponderar sobre outro fator urbano e económico: a cidade começa a desenvolver-se para as periferias, onde passa a ser necessário criar proximidade aos serviços e ao comércio.

O próprio centro da cidade começa a ser um local de grande investimento para as pessoas que alugam habitações e espaços para a prática dos seus trabalhos. Existe ainda um fator de agravamento que é o estado de conservação dos edifícios, que com o decorrer dos anos e mais uma vez com o seu abandono, vão-se transformando em imóveis cuja intervenção deixa de ser uma prioridade tendo em conta os custos que implicaria.

A reabilitação como ação para melhoramento de espaços e edifícios é um tema que não podemos deixar de referir devido à sua importância e necessidade na atualidade. *“Os Mercados encontram-se em processos de degradação, tanto a nível das suas estruturas físicas, como também ao nível da própria vertente comercial nas suas diversas*

facetas” (Barreta, 2002, p. 14). Entendemos por “facetas” espaço que podem ter inúmeras funções ou potenciar ações nas quais toda a população, independentemente da idade e/ou geração, se sinta motivada a realizar.

A procura e a oferta desencadeiam por si só uma dualidade no que toca às escolhas. Passa a ser possível escolher entre ir a um espaço onde se encontra tudo com variedades significativas ou, por outro lado, ir a um lugar onde a relação de proximidade entre o comprador e o vendedor tem uma importância acrescida. O autor conduz-nos a uma comparação entre os diferentes formatos de comércio tendo em conta aquilo que é mais valorizado:

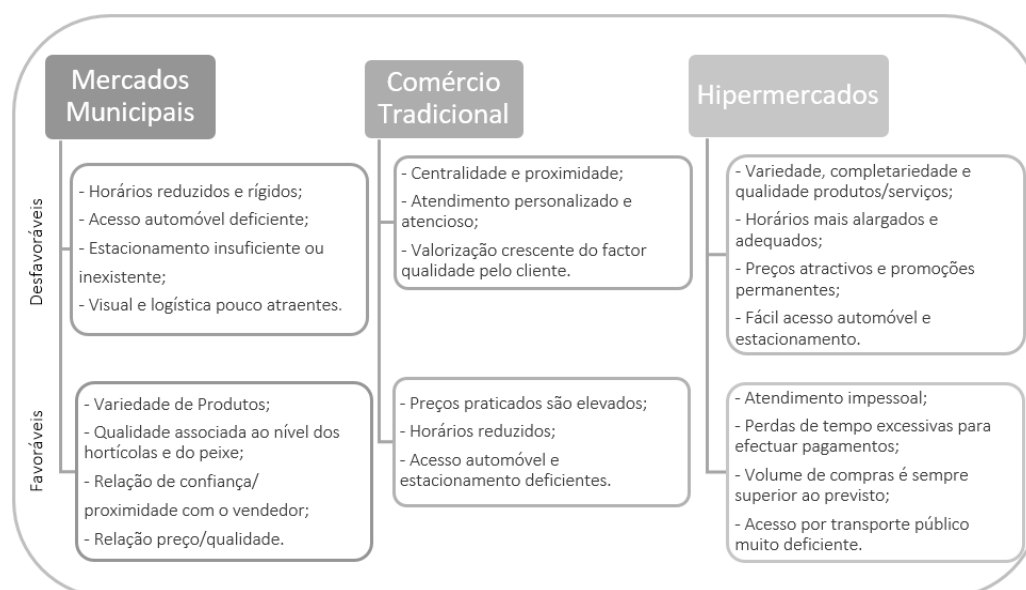


Figura 6 Esquema com comparação de características dos diferentes tipo de comércio, 2017, Fonte: Adaptado de Barreta, J. (2002, p.12).

O esquema (Figura 6) foi o ponto de partida para uma análise SWOT, isto é, definição dos pontos fortes e fracos, oportunidades e ameaças que devem estar presentes nos mercados em geral.

Para a correta intervenção urbana e arquitetónica, para além de perceber as características que devem estar inerentes ao equipamento, é necessário conhecer o espaço alvo, nomeadamente a sua génese, desenvolvimento e estado atual.

2.2 | ESPAÇOS DA INTERVENÇÃO

O espaço escolhido para intervir tem características bastante próprias como o facto de ser um vazio urbano e de conter em si pré-existências que fazem parte do Património Industrial do Barreiro. São dois dos conceitos que procuramos ver esclarecidos, de modo a conhecer o carácter do lugar. Perceber estes espaços e a necessidade de conservação do edifício são pontos de partida para a proposta do mercado.

2.2.1 | VAZIOS URBANOS

Para Appleton (2013), a preservação do património arquitetónico é parte essencial da memória que o Homem vai construindo e legando. A sua conservação e reabilitação, aliadas à arte de conciliar o desejável, o possível e o bom senso, são ingredientes fundamentais para o sucesso que procuramos alcançar com a requalificação do vazio urbano.

Muitos já foram os debates sobre este tema pois só o facto de um espaço ganhar a designação de vazio urbano confere-lhe, segundo Ignasi de Solà-Morales (2002), uma extrema importância, porque estabelece não só uma prioridade de intervenção como também implica que essa intervenção seja feita em prol do futuro da cidade e dos próprios habitantes. São ainda, segundo o autor, lugares estranhos com total ausência de relação com a cidade por não conterem em si quaisquer dos serviços ou bens necessários para a cidade: *“pode dizer-se que a cidade já não se encontra ali”* (Solà-Morales, 2002, p. 188).

Pessoa Borde (2003) remete-nos para a interpretação que fazemos destes espaços com associação ao sentimento de estranheza, que se deve ao facto de podermos identificar a sua grandeza, ou seja, sabermos que outrora foram o núcleo da cidade mas que hoje são evitados por serem considerados inseguros.

Se a formação destes espaços passava por serem lugares sem qualquer tipo de função associada, é mais uma vez um fator que dita uma necessária contradição de pensamentos e ações. As mudanças que levaram à sua génese devem agora ser de algum modo remediadas, no sentido em que aquilo que outrora foram possa ser mostrado ou revitalizado, mas contornando este aspeto de não serem lugares de procura por parte da população, devido ao seu desinteresse e disfuncionalidade. Não basta pensar em criar neles funções, necessitam de ser adequadas à população da cidade. É fundamental dar a estes espaços um uso capaz de os transformar sem que percam a sua essência, tal como

iremos procurar fazer, com o objetivo de voltar a unir uma cidade que foi crescendo sem organização e ligada às questões fabris.

2.2.2 | PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

O património, como hoje é considerado nas suas diferentes vertentes, tem sofrido alterações de década para década, sendo introduzidos sucessivos edifícios ou partes deles e até mesmo espaços públicos e privados que, de algum modo, contribuem para a memória de um determinado tipo de património.

“Com origem do latim “patrimoniu” como sinónimo de herança paterna, bens de família, bens necessários para ordenar um eclesiástico, dote dos ordinandos, propriedade, o conceito de património surge, desta forma, como modo de reportar a uma herança, um legado que era recebido dos nossos antepassados, e que deveria ser transmitido às gerações futuras” (Moreira, 2006, p. 128). Esta presença contínua de aprendizagens e conhecimentos, de vontades e valores tem como objetivo despertar nos mais novos o constante interesse pelo que foi feito no tempo dos seus antepassados e com que fundamentações.

Em relação à importância associada a esta nova realidade, Françoise Choay (2000) mostra que o valor emergido nestes objetos é a consequência da tal herança no auge da era industrial. *“Património, esta bela e muito antiga palavra estava ligada às estruturas familiares, económicas e jurídicas de uma sociedade estável, enraizada no espaço e no tempo”* (Choay, 2000, p. 11) e que merece de nós a máxima preocupação. Não o estado em que se encontra o objeto no momento em que nos deparamos com ele mas aquilo que pode vir a ser, de modo a que as gerações futuras percebam e se revejam na memória que ali está preservada: *“tem por finalidade fazer reviver no presente, um passado engolido pelo tempo”* (Choay, 2000, p. 22).

No início do desenvolvimento do tema seria fácil pensar que a melhor demonstração do Património industrial era um edifício, mas hoje essa associação imediata torna-se mais difícil. Assim, quarteirões inteiros formados por habitações para operários e vias ferroviárias passaram também a fazer parte desta designação. Françoise Choay (2000) afirma que a sua preservação, mesmo dando-lhe usos distintos dos originais, é o mais correto a fazer tendo em conta a sua origem, evolução e mais-valias perante as gerações futuras.

Numa escala nacional, a importância deste edificado foi sentida de tal modo que em 1989/1990 foi organizado o I Encontro Nacional sobre o Património Industrial, após o

qual foram publicados dois volumes que apresentam as temáticas discutidas pelo grande número de intervenientes como a investigação, educação, proteção, significado e os vestígios deixados na paisagem e na história nacional. São assim considerados objetos que merecem uma atenção particular tendo em conta a sua singularidade, mas com uma forte presença no desenrolar do dia-a-dia das novas gerações.

2.2.3 | REABILITAÇÃO

Batista da Costa (2012) afirma que mais do que pensar no objeto isolado, pondo em prática a reabilitação ou a consolidação da estrutura, é necessário integrar estas pré-existências naquilo que hoje em dia são as necessidades interventivas na área do urbanismo. Conhecer verdadeiramente o objeto de estudo é perceber o contexto social e urbano da sua génese, não se tratando nunca de um caso isolado. Assim, o objeto em si não pode, de modo algum, ser distanciado da sua envolvente. O autor apresenta a Carta de Atenas, a Carta de Veneza e o documento redigido na Convenção relativa à Proteção do Património Mundial Cultural e Natural, onde percebemos de facto a importância que este património teve ao longo dos tempos, naquilo que é a sua ligação com a disciplina do urbanismo. Estes documentos foram redigidos quando o pensamento relativamente a este tipo de preocupações começou a surgir, com o propósito de desencadear debates.

A Carta de Atenas, escrita em 1931, é o reflexo dos diversos temas abordados no 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado nesse ano em Atenas. Este documento propõe *“a preservação de edifícios isolados, construções significativas, memória do passado, ao passo que quarteirões e edificações diferentes dos objetivados seriam devastados e as suas áreas transformar-se-iam em campos verdes”* (Costa, 2012, p. 13).

A Carta de Veneza, escrita aquando o II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, mais do que refletir sobre o património afirma que *“o monumento é inseparável da história e do meio em que se situa”* (Costa, 2012, p. 16). Aborda também as intervenções que podem e devem ser feitas perante estes edifícios e espaços. É apresentada a restauração associada à conservação sabendo que esta deve ocorrer apenas quando for estritamente necessário. No entanto, é importante que após a sua aplicação esteja visivelmente presente o carácter histórico conferido àquele espaço, devido à sua durabilidade no tempo.

Contudo, as ações descritas em ambas as Cartas só começaram a ser postas em prática na realização da Convenção relativa à proteção do Património Mundial Cultural e

Natural, realizada em 1972. Durante este congresso, foi criada uma lista de objetos e espaços que, ao serem considerados património, deviam ser preservados, mantendo toda a sua história e valor associado ao sucessivo avançar do tempo, valorizando os espaços que foram palco de histórias e vivências, garantindo a passagem de testemunho e presença para gerações futuras.

Matos et al. (2003) referem que este tipo de património tem uma caracterização essencial em termos de permanência, afirmam que deve ser feita uma revalorização porque apesar da presença de uma memória, ela muitas vezes pode nem ser notada por aqueles que desconhecem a sua génese e importância. É necessário fazer um *“esforço de conservação de aspetos mais excecionais e, quiçá grandiosos, que, pelo significado que tiveram no tempo em que foram concebidos e utilizados, merecem igualmente um lugar de destaque na seleção patrimonial que hoje fazemos para o futuro. Na verdade, o que se preserva para o futuro é a vontade dos homens ao longo dos tempos que vai selecionando o que se mantém e o que é destruído, e passa por dar a esses vestígios um sentido, um destino útil, através da sua valorização”* (Matos et al., 2003, p. 28).

Ainda em 2003, teve lugar uma reunião da Comissão Internacional para a Conservação do Património Industrial, da qual se declarou que o património industrial tem em si um conjunto de valores que devem ser mantidos e valorizados. Esta comissão tem como principal objetivo atribuir a edifícios e pré-existências, devido às suas características industriais um incentivo à sua preservação e reabilitação.

Tendo presente os conceitos estudados anteriormente referentes ao espaço a intervir, é agora necessário aperceber os que estão associados à multifuncionalidade que pretendemos que o mercado tenha, que devidamente interligados.

2.3 | MULTIFUNCIONALIDADE NO MERCADO

O conceito de multifuncionalidade, associado a edifícios, surge em paralelo com o aumento da população das cidades, procurando dar resposta à necessidade de aproximar o comércio e a habitação. A necessidade de interligar usos e funções tão diferentes procurava proporcionar aos habitantes das cidades uma maior proximidade aos serviços. As cidades foram crescendo e a construção de habitação começou a acontecer nas periferias, deixando o acesso aos serviços esquecidos e pouco pensados.

Os pisos térreos dos edifícios começaram a ser ocupados por esses serviços, possibilitando assim o acesso a qualquer pessoa que esteja na cidade. Apenas contactava com os pisos superiores quem habitava ou era convidado. A ideia de estratificação em termos de público/privado começou a fazer-se notar, o que ajudou na organização das

cidades. Foram construídos edifícios em altura onde é possível aceder a um elevado número de funções muitas vezes díspares.

Com o passar dos anos, este pensamento começou a ser substituído pelo pensamento moderno e com ele surgem organizações e grupos de pessoas que se preocupavam com assuntos relacionados com a construção de edifícios em massa evidenciando o uso excessivo do solo que tendencialmente havia acontecido na era da industrialização. Um exemplo destas organizações é a *“Urban Land Institute”*, que avança com uma definição deste conceito defendendo que inclui mais do que três usos, interligados entre si e com o próprio planeamento da cidade (Pereira, 2015).

Esta definição sugere a construção de edifícios que integrem mais do que uma função pois os edifícios podem assim passar a ser elementos de ajuda na reconstituição urbana da cidade (Pereira, 2015). Com esta visão torna-se mais simples entender a adesão a este tipo de construção, onde se resolvia um grande número de problemas.

Um exemplo deste pensamento na área do urbanismo é o plano apresentado por Le Corbusier em 1922, no Salão de Outono em Paris, onde estavam presentes várias propostas que procuravam aliar a arquitetura ao urbanismo como fatores de solução para problemas encontrados na sociedade como a desordem, a insegurança e a falta de humanidade. Focado no traçado urbano de uma cidade já existente, mas que precisava de uma rápida intervenção, Le Corbusier afirma que era *“tempo de repudiar o traçado atual de nossas cidades, em virtude do qual se acumulam os imóveis, se enlaçam as ruas estreitas repletas de barulho, de cheiro de gasolina e de poeiras e onde cada andar abre (...) as suas janelas para essas sujeiras”* (Choay, 1965, p. 184).

Paris, à semelhança de várias cidades deparou-se com a repentina valorização da circulação automóvel que tinha rapidamente de ser pensada, para que não prejudicasse aquelas que já eram as realidades existentes na cidade. O uso da habitação era um bem essencial assim como a existência de serviços e comércio e ainda da circulação pedonal.

A própria população era dividida entre urbanos, suburbanos e os mistos. Os urbanos viviam na cidade e dedicavam o seu dia-a-dia a negócios relacionados com a economia. Os suburbanos por sua vez, trabalhavam na periferia da cidade e viviam na cidade-jardim. Os mistos trabalhavam nos centros de negócios mas começaram a formar as suas famílias na cidade-jardim (Rossone, 2012). Esta divisão permitiu concluir que o centro da cidade estava sujeito ao aumento de densidade populacional. Segundo o autor, tendo em conta a presença de negócios, serviços e também de habitação no centro, era fundamental um crescimento na vertical permitindo um aumento em paralelo do número de zonas verdes que equilibrariam o ecossistema.

“Aumentar as superfícies plantadas e diminuir o caminho a ser percorrido. É preciso construir o centro da cidade para o alto” (Choay, 1965, p. 193), através de edifícios como arranha-céus, tendo em conta que os avanços na construção também o permitiam. Nessas construções altas, muitas vezes com 60 andares, seria possível encontrar habitação, escritórios e serviços, mostrando que para além da multifuncionalidade da organização urbana, era também necessário que os edifícios albergassem mais do que uma função.

Com a análise deste projeto de Le Corbusier, concluímos que a rua da atualidade tem uma associação direta a uma fábrica alargada e ventilada, dividida por diferente níveis. Idealmente no piso térreo acontecem as circulações subtis e ligeiras dos peões, e, num piso, acima ou abaixo do anterior, acontecem as circulações rápidas cujo contato com a habitação, comércio e serviços é dispensável.

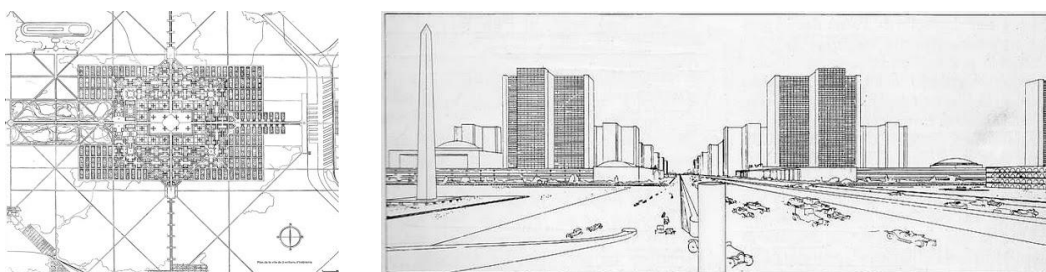


Figura 7 Imagem da planta e perspectiva do plano de Le Corbusier, Fonte: Rossone,(2012).

2.3.1 | INTERGERACIONALIDADE

Pertencer a uma geração é mais do que a atribuição de uma idade, é perceber os seus valores, as suas necessidades e as suas vontades. Saber que as gerações presente e futura têm as suas próprias dificuldades e valores ajuda-nos a perceber a perda daquilo que um dia existiu.

Moura Ferreira (2011), sobre o envelhecimento ativo da população e as consequências nas relações intergeracionais, defende que *“o envelhecimento é um fenómeno positivo, quer para os indivíduos, quer para as sociedades, sendo testemunha dos progressos realizados pela humanidade em termos económicos, sociais e bio-médicos”* (Ferreira, 2011, p. 3). Este grupo etário deve ser valorizado pois a interação e passagem de conhecimentos é um aspeto fundamental para a correta continuidade de uma cidade. Afirma ainda que a sociedade atual é considerada envelhecida mas, por outro lado é uma sociedade em que as próprias pessoas acabam por ter uma vida mais

longa. A tentativa de continuidade de uma cidade consolidada passa por criar espaços em que esta geração possa não só desenvolver as suas atividades mas também partilhar as suas experiências.

Mais do que valorizar uma população envelhecida é necessário criar momentos ou espaços potenciadores desses momentos, onde os conhecimentos são passados para gerações mais novas. Este pensamento tem como base a análise de Bransão et al. (2006), onde percebemos a importância que a ligação de gerações tem na própria habitabilidade da cidade. O dia-a-dia de cada um, não deve estar à margem do quotidiano do outro, garantindo uma cidade intergeracional.

O mercado como equipamento parece-nos assim a escolha mais acertada para projetar em cidades que começam a evidenciar a carência de espaços intergeracionais e que, de algum modo, se começam a desagregar. Equipamentos que, tal como mostrámos anteriormente, foram muitas vezes geradores daquilo que hoje conhecemos como cidade e que, tal como procuramos mostrar, se outrora foram marcos na criação das mesmas, hoje podem voltar a agregar uma cidade consolidada, como no Barreiro.

2.3.2 | COMÉRCIO DE RUA

Entramos numa realidade em termos de organização de cidade em que o acesso aos serviços acontece de um modo muito mais natural, na medida em que todos os pisos térreos são ocupados. O percorrer de cada rua permite-nos encontrar com relativa facilidade tudo o que precisamos. Assim, aquele que é o próprio espaço da cidade deve voltar a ter a designação de espaço público, deixando de ser apenas de circulação, em que os usos são fundamentais para a vivência da rua (Monteys, 2017).

Esta vivência que muitos autores procuram demonstrar nas suas descrições de rua ideal está sempre em paralelo com a segurança. Quanto mais atratividade aquela rua gerar através da existência de pontos de interesse, mais segura se torna para quem simplesmente a frequenta e, mais ainda, para quem ali mora.

Jacobs (1961) apresenta-nos a sua crítica ao pensamento descrito anteriormente. Na sua ótica, não fazia sentido a setorização onde cada uso tinha o seu lugar predefinido pois a diversidade de usos e utilizadores, edifícios e espaços verdes, garantia eficazmente a vitalidade urbana de cada cidade.

Segundo a autora, a simplicidade na criação de espaços públicos no piso de maior contato com a circulação é a solução para que a separação entre os espaços que são de

uso público e privado. Defende a separação de espaços físicos que propiciam as relações interpessoais dos diferentes utilizadores de cada rua porque *“a confiança estabelece-se através de uma série de minúsculos contatos, a maior parte deles são manifestamente triviais, mas a soma deles não o é”* (Jacobs, 1961, p. 224).

Para melhor compreendermos o impacto da existência do comércio de rua, escolhemos um estudo feito pela *Cushman & Wakefield – Consultores e Mediadores Imobiliários*, que incide sobre as cidades de Lisboa e Porto, num contexto atual *“não esquecendo as perspetivas e desafios futuros”* (Cushman & Wakefield, 2011, p. 1). Este estudo foi um fator de decisão para que o mercado a projetar contemplasse o comércio de rua, devido às características por eles apontadas.

No âmbito deste relatório, iremos analisar a parte que diz respeito à cidade de Lisboa, tendo em conta a sua proximidade com a cidade do Barreiro, para onde propomos o mercado.

O aumento crescente e sistemático da importância turística da capital portuguesa refletiu-se na atração de comerciantes. Apesar da generalidade da presença de turistas na cidade, certos pontos acabam por ser muito mais atrativos que outros por serem caracterizados pela abundância do comércio. Gera-se um movimento circular em que, devido à adesão, os comerciantes escolhem aqueles lugares para abrir ou expandir um negócio, como é exemplo a Avenida da Liberdade.

Embora haja uma diferença entre a escala da Avenida da Liberdade e a da rua onde vamos intervir, não deixa de fazer sentido a sua análise, de forma a perceber a sua organização. Assim, com a organização do piso térreo do Mercado, estamos a proporcionar o seu crescimento futuro.



Figura 8 Imagem do Key Plan da Avenida da Liberdade, 2017, Fonte: Cushman & Wakefield (2011), p.6.

Segundo o presente estudo, nesta rua concentra-se cerca de 25.500m² de área de comércio o que, para além da oferta que proporciona, propicia significativamente a taxa de desocupação dos edifícios desta rua. Um outro aspeto positivo associado à presença destes usos no piso térreo é a reabilitação dos edifícios devolutos para diferentes tipos de

uso. Procura-se, portanto, que ao ocuparmos o piso térreo com comércio, a adesão à Avenida da República no Barreiro seja crescente.

2.3.3 | FLEXIBILIDADE E ADAPTABILIDADE

Com a necessidade de projetar vários usos no mercado, como escolas, zonas expositivas e habitação, surgem os conceitos de flexibilidade e adaptabilidade. A habitação precisa de acompanhar as constantes mutações a que a sociedade está sujeita. Cada vez mais é necessário criar espaços que facilmente possam ser alterados consoante as situações, com base nos conceitos que iremos estudar.

A diversidade permite que a mesma habitação tenha várias tipologias. A aquisição de uma casa por parte de um casal jovem sugere que, numa fase inicial, precise apenas de um quarto e de uma instalação sanitária, e que as áreas comuns como a sala e a cozinha se destinem ao convívio. Essas necessidades iniciais podem facilmente ser alteradas aquando da possibilidade de ter filhos. Nesse caso, o ideal é que a mesma casa e consequentemente o mesmo espaço, possam adaptar-se de modo a criar condições para o aumento ou a diminuição dos membros do agregado familiar (Figura 9).



Figura 9 Imagem com esquemas de flexibilidade de uma Penthouse: *The interior of his apartment changes every two months*, Fonte: Habraken, (1979, p.73).

O conceito de flexibilidade da habitação foi um tema bastante estudado por Hugo Farias (2015). O autor apresenta-nos a classificação da flexibilidade dividida em dois pólos, a adaptabilidade ativa e a passiva. O primeiro está associado à criação de elementos amovíveis, ou seja, que podem tomar posições distintas na casa, formando espaços de acordo com as necessidades. No segundo polo, inserem-se as habitações que são projetadas com a lógica de todos os espaços serem homogêneos em termos de tamanho e forma, de modo a permitir que qualquer uso se possa fixar ali. São estes “dois tipos de estratégia – que se podem complementar – que concorrem para a conceção de uma casa mais aberta e preparada para a evolução do uso, para as alterações da vida

familiar e para a incorporação futura de novos equipamentos e actividades” (Farias, 2015, p. 6).

São fatores como o aumento da esperança média de vida, a diminuição da taxa de natalidade, a diminuição da dimensão da família, a diminuição do número de casamentos, o retardar na idade de saída de casa, o aumento na idade de casar, o atraso na idade de ter filhos, o aumento de separações e divórcios e de famílias monoparentais, famílias unipessoais e recompostas, a emergência de outras formas de convivência na habitação, o aumento das mulheres ativas no mercado de trabalho, a igualdade entre os sexos e o crescimento das atividades em contexto de lazer, que fazem com que a habitação necessite de estar em constante mudança de modo a conseguir dar resposta à maioria destas necessidades, num plano presente e futuro (Farias, 2015).

Para que a intervenção proposta revele conhecimento em torno do espaço da intervenção, analisámos os conceitos de vazio urbano, património industrial e reabilitação que revelaram que aquele espaço espectante na cidade do Barreiro, tendo um vasto legado de elementos que fazem parte do património industrial da cidade e deve ser reabilitado, à semelhança do património.

O mercado, tal como concluído no início deste capítulo, precisa de ser um elemento multifuncional, evitando o seu abandono. Esse conceito fez com que projetássemos usos associados à prática mercantil, que atraíssem pessoas de várias gerações, garantindo a intergeracionalidade pretendida. Consequentemente, isso levou-nos a estudar outros conceitos como o comércio de rua, a flexibilidade e a adaptabilidade, resultando na proposta de comércio ao longo da Avenida da República e, quiosques de venda e habitações que podem ser adaptados consoante as necessidades dos utilizadores, como modo de interpretação das questões analisadas em cada um dos conceitos.

Neste capítulo analisamos cada um dos casos de estudo escolhidos, evidenciando quais os aspectos positivos e negativos que usamos como referência para a proposta. A fábrica *AEG Turbine Factory*, o museu *Tate Modern Museum*, o Mercado do Bolhão e o Mercado da Ribeira, têm em comum a importância atribuída às relações interpessoais.

3.1 | AEG TURBINE FACTORY

AEG Factory foi uma fábrica projetada pelo arquiteto e *designer* Peter Behrens em 1910 para a cidade de Berlim, na Alemanha. É um dos primeiros projetos do arquiteto a ser estudado devido às suas características ligadas no contexto industrial. O projeto, ainda hoje, não se pode desassociar do seu contexto histórico pois a industrialização levou à necessidade da sua conceção mas, por outro lado, foi esse mesmo contexto que serviu de inspiração ao artista, no que toca às novas formas de organização, sistemas estruturais, materiais e técnicas de construção (Anderson, 2000).

A introdução de elementos industriais para a estruturação de uma fábrica seria algo imediato se tratado com ligeireza. Neste projeto, o arquiteto foi muito além da criação de uma estrutura que suporte as funções que para ali estavam destinadas. Foi assim desenhada uma planta modular e retangular que permite que a escala do espaço seja vivida com maior intensidade, como faz a materialidade do aço e do vidro que compõem as fachadas em toda a sua extensão. Uma postura e pensamento que inspiraram três dos arquitetos que, uns anos mais tarde continuaram a desenvolver muitos dos seus ideais: Le Corbusier, Mies Van der Rohe e Walter Gropius.

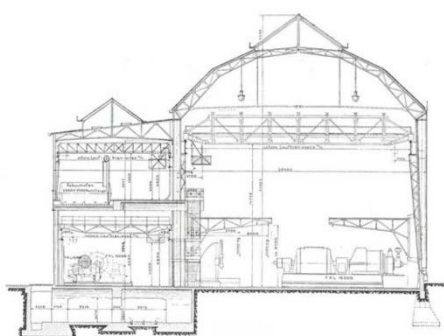


Figura 10 Imagem do corte transversal do edifício, Fonte: Anderson, (1981, p.58).



Figura 11 Imagem com vista do interior, Fonte: Anderson, (1981, p.55).

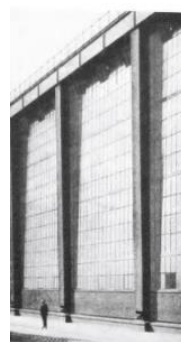


Figura 12 Imagem com pormenor da fachada inclinada, Fonte: Anderson, S. (1981), p.60.



Figura 13 Imagem com pormenor da rótula dos pilares, Fonte: Anderson, (1981, p.60).

A intenção do arquiteto passou por evidenciar uma estrutura que por si só é parte indispensável desta concessão, distanciando-se da tradição e do comum dando foco às necessidades estéticas, espaciais e funcionais. Grandes janelas e empena sólida que percebemos ter alguma associação a um templo clássico, provando que um edifício industrial pode ter uma conotação monumental.

Esta união de duas artes fez-se sentir como algo possível. Passou a ser possível conciliar a engenharia de uma estrutura complexa à arte de criar ambiências diferentes. Fusco (1981) faz-nos uma descrição do interior daquele espaço para que consigamos usufruir do mesmo. Fala-nos de uma área de 297m por 39m *“de um núcleo amplamente organizado cuja cobertura é formada por inúmeros pórticos dispostos sempre com a mesma distância e que, nos seus intervalos, são como que ligados pela representativa fachada de vidro”* (Fusco, 1981, p. 195).

Conjugada com outras materialidades opostas, é clara a percepção da estrutura que se destaca, deixando de ser apenas um objeto estrutural. Iremos conjugar do mesmo modo o metal, o betão e o vidro, num só espaço, isto é, em cada uma das fachadas.

3.2 | TATE MODERN MUSEUM

Este projeto recai sobre o edifício de uma antiga central elétrica *Bankside*, na margem sul do Rio Tamisa, em Londres. A sua função inicial durou 90 anos o que, para muitos, tinha uma importância significativa.

Perante o lançamento do concurso para a reativação deste edifício, foram escolhidos os arquitetos suíços Herzog & de Meuron, por apresentarem o projeto em que a essência da pré-existência era mantida e valorizada com a intervenção. Apresentaram como essencial a criação de uma intervenção leve, com a associação a um espaço público atrativo que enaltecesse o carácter histórico e monumental. Dar ao edifício o uso de museu, associado à proposta apresentada, permitiu ao grupo Tate Gallery dar às pessoas um dos museus de arte moderna mais emblemáticos (Janak, 2006).

A forma e constituição original da pré-existência foi mantida como elemento experimental e visual, tendo sido exteriormente colocada uma caixa de vidro no topo da estrutura existente, mostrando o contraste entre a leve e o pesado, o frágil e o resistente, o transparente e o sólido. A entrada de luz natural pelo volume superior permite que esta entre diretamente mas também que a utilização do edifício seja passada para o exterior, principalmente no final de dia, com a presença da luz interior (Janak, 2006).

No interior da grande nave, foram desenhadas fachadas laterais que, de um modo mais contemporâneo, criam outros espaços de lazer que, mesmo em contacto com o museu, procuram mais vida e distrações.



Figura 14 Imagem com vista aérea, Fonte: <https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>, consultado em maio de 2017.



Figura 15 Imagem da estrutura da extensão do edifício, Fonte: <https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>, consultado em maio de 2017 Jones, R. (2017).



Figura 16 Imagem com vista do piso 1 sobre a nave, Fonte: <https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>, consultado em maio de 2017.

Tendo como base a produção energética, a sala das turbinas foi pensada para que as mesmas, usadas antigamente, fossem por si só elementos em exposição.

Para além do exemplo de organização interior, este projeto também se tornou objeto de análise por criar em cada entrada momentos fechados de pé-direito baixo para que, ao chegarmos à zona expositiva propriamente dita, tenhamos uma sensação de aumento repentino de pé-direito para que o nosso olhar se direcione rapidamente para cima, contemplando toda a estrutura original da fábrica. Procuramos que este jogo de alturas, que contrastam com outros opostamente altos, também se faça sentir no nosso Mercado, fazendo assim com que se perceba a transição entre os diferentes espaços que constituem o interior.

3.3 | MERCADO DO BOLHÃO

O Mercado do Bolhão, sediado na cidade do Porto, tem um papel importante para o resultado final apresentado no capítulo 5. O presente mercado sempre teve muito uso por parte dos habitantes da cidade, as pessoas identificavam-no como sendo o espaço ideal para as suas compras e vendas, por representar um amplo espaço aberto mas igualmente protegido pelas galerias construídas em todo o seu perímetro. Devido à sua degradação está em concurso a sua reabilitação.

“Trata-se efectivamente de intervir num edifício que, para além de uma localização e uma presença física relevantes na cidade, tem ainda a particularidade de ser um espaço

de uso diário e popular” (Nonell, 1992, p. 9). A importância que este espaço físico tem em muito se deve à importância da praça onde se situa.

Construído em 1914, apesar de ter existido um ante-projeto em 1910 do arquiteto Casimiro Barbosa, sempre foi um edifício marcante naquela que havia sido a praça destinada ao comércio na cidade do Porto. Contudo, o comércio passaria a ter lugar neste *“edifício coberto, em pavimento e galeria, adaptado à topografia do local para se relacionar com a envolvente através de duas cotas diferenciais. (...) É certo, que o edifício agora projetado para o Mercado do Bolhão é uma verdadeira emergência urbana, funcionando como elemento estruturador da malha, com a especificidade de se tratar de uma unidade edificada contendo um espaço interior de uso colectivo – e não já uma unidade espacial aberta.”* (Nonell, 1992, p. 113).

O Mercado do Bolhão foi escolhido como caso de estudo para a análise de dois fatores: a composição da fachada exterior versus a interior e os fatores que hoje em dia levam ao abandono, estudando as propostas apresentadas para a sua remodelação.

O edifício é característico por ocupar toda a praça, fazendo com que o espaço de usufruto público aconteça no seu interior. As fachadas Este e Oeste têm uma dimensão significativa o que permitiu, aquando a projeção do objeto arquitetónico, que se organizassem segundo um ritmo. Existem quatro entradas, todas elas devidamente marcadas. Os elementos nas fachadas Este e Oeste estão igualmente divididos em três: o vão da porta em arco de volta perfeita e, lateralmente ambas as escadas que acedem ao piso superior. Em toda a sua extensão, estas fachadas são ocupadas no piso térreo por comércio, ao qual se acede através das ruas que acompanham essas mesmas fachadas e, cada uma delas, ocupa uma distância entre elementos verticais.



Figura 17 Imagem com vista aérea, Fonte: GoogleEarth..



Figura 18 Imagem com vista sobre o pátio central, Fonte: <http://www.porto.pt/noticias/20-milhoes-de-euros-para-reabilitar-o-bolhao.-o-projeto-mantem-a-traca-original-e-mercado-de-fresco>, consultado em maio de 2017



Figura 19 Imagem do alçado após restauro, Fonte: <http://www.porto.pt/noticias/20-milhoes-de-euros-para-reabilitar-o-bolhao.-o-projeto-mantem-a-traca-original-e-mercado-de-fresco>, consultado em maio de 2017



Figura 20 Imagem do alçado do Piso térreo, Fonte: <http://www.porto.pt/noticias/20-milhoes-de-euros-para-reabilitar-o-bolhao.-o-projeto-mantem-a-traca-original-e-mercado-de-fresco>, consultado em maio de 2017

Nas fachadas Norte e Sul, a dimensão é significativamente mais pequena e as entradas são feitas através de um vão e são marcados pela utilização de um frontão sobreelevado, como coroamento superior no caso da fachada Norte e com um elemento escultórico na fachada Sul. Esta última, por sua vez, é composta por dois torreões, divididos em três planos que definem o limite dessa mesma fachada. Apesar desta notória organização e sistematização exterior, o mesmo não acontece com os alçados interiores do edifício. Estes apresentam as galerias de circulação que permitem percorrer todo o edifício e apenas procuram responder à existência de diferentes níveis por parte da organização interior (Nonell, 1992).

Tal como foi mencionado no início das considerações sobre este caso de estudo, hoje em dia enfrenta a degradação e dificuldades de manutenção. Foi no estudo desta fase atual do mercado que nos deparámos com a apresentação de inúmeros projetos no âmbito do concurso que a Câmara Municipal do Porto lançou e que demonstram uma dualidade entre aquelas que são as necessidades sentidas pela população em relação àquele espaço, e aquelas que são as potencialidades tidas em consideração pelos autores dos projetos.

As reabilitações apresentadas, mais do que garantirem a estabilidade do construído, pretendem juntar outras funções ao mercado, tais como restauração, habitação e serviços.

3.4 | MERCADO DA RIBEIRA

O Mercado da Ribeira é um marco da cidade de Lisboa, que se tornou um atrativo pólo turístico. A proximidade da habitação, com os serviços, comércio e ainda do próprio lazer são fatores fortemente marcados no centro da cidade, onde se localiza este mercado. Na sua maioria, os mercados Lisboetas são património histórico e cultural da cidade que incentivam à coesão social, valorização dos bairros e suas populações (Cordeiro *et al.*, 2016).

Este mercado foi construído em 1892, com uma estrutura em ferro e uma cúpula central que marca a entrada principal. Destinado ao abastecimento de muitos outros pontos de venda da cidade, em 2004 considerou-se fundamental alterar a oferta do mercado de modo a dar resposta às novas necessidades dos habitantes de longa data e aos habitantes temporários que começavam a chegar à cidade.



Figura 21 Imagem com vista aérea, Fonte: GoogleEarth.



Figura 22 Imagem da nave central, Fonte: <https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>, consultado em maio de 2017



Figura 23 Imagem do alçado Nascente, Fonte: <https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>, consultado em maio de 2017



Figura 24 Imagem com pormenor da fachada, Fonte: <https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>, consultado em maio de 2017

Com a intervenção, propôs-se manter toda a estrutura original e reestruturar as fachadas, garantindo a melhoria das condições no interior do espaço e pretendendo o significativo aumento do número de pessoas, “*numa mistura de tradição, cultura e gastronomia*” (Henriques, 2016, p.117).

O interior desta estrutura é constituído por cheios e vazios que organizam o espaço consoante o uso e o número de pessoas esperado para cada um deles. Os dois vazios principais correspondem ao mercado tradicional e o outro representa grande parte da intervenção, com restauração diversificada como bancas de *chefs*, venda de produtos nacionais, marisco, pregos, hamburguers, sushi, gelados, entre outros, em torno de mesas corridas ao estilo cantina e de bancas centrais de bebidas. O corredor central é destinado à venda de flores, peixe, carne e charcutaria por permitir o fecho de cada espaço de modo a garantir as condições necessárias à venda dos produtos.

No piso superior encontramos uma escola de culinária, uma sala de espetáculos e uma galeria expositiva que, apesar de ter aberto apenas em 2015, contribui para que o Mercado tenha cada vez mais vida, não só de dia como também de noite.

A apresentação e análise feitas anteriormente sobre cada caso de estudo, permitiu recolher de cada um deles, aspetos positivos cuja implementação na proposto do mercado faça sentido. Exemplos de espaços industriais que carecem ou que foram alvo de reabilitações, com importância para as cidades onde estão inseridos.

CAPÍTULO 4 – INTERVIR NO VAZIO E NO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL NO BARREIRO

No capítulo quatro, iremos estudar o Barreiro enquanto cidade, nomeadamente a sua génese e o seu desenvolvimento. Sucessivas necessidades urbanísticas e arquitetónicas para resolverem problemas que foram surgindo ao longo do tempo. Com a presente proposta, procuramos dar resposta aos problemas atuais, identificados ao longo deste capítulo.

4.1 | A CIDADE PARA A INDÚSTRIA

A industrialização em Portugal, tal como já foi referido, remete-nos ao final do século XIX. Como noutros países, a introdução de um novo conjunto de ideias e mentalidades gerou alterações quer a nível comportamental, quer ideológico. Foi após o aparecimento da máquina, como meio de produção rápida e igualmente eficaz, que as cidades, tal como eram conhecidas, sofreram profundas alterações. Lisboa foi um exemplo claro desta situação, em grande parte devido à sua proximidade com o rio, que permitiu o acesso às matérias-primas de um modo mais rápido e também que no espaço envolvente à própria fábrica pudessem ser construídas infraestruturas indispensáveis à produtividade das mesmas, devido aos grandes terrenos ainda desocupados.

Em 1907, Lisboa tornou-se uma cidade demasiado pequena para albergar todas as fábricas que nela se sediaram. Por exemplo, a Companhia de União Fabril (CUF) que se destinava à moagem de sementes oleaginosas para a produção de sabão e velas de estearina sentiu *“a necessidade de expandir a atividade, relativamente a produtos em fase de crescente procura, com destaque para os adubos químicos, bem como a urgência em criar novas unidades produtivas, em área mais adequada, sem os constrangimentos existentes na zona urbana”* (Mendes e Faria, 2010, p. 8).

A escolha de terrenos por parte desta companhia recaiu sobre o lugar que hoje conhecemos como cidade do Barreiro. Ali, foram encontradas condições como *“a disponibilidade de terrenos, ser fora de grandes centros populacionais; a abundância de água; a acessibilidade em termos de transportes (fluviais, marítimos e ferroviários); a proximidade de matérias-primas, do mercado abastecedor de mão-de-obra e dos consumidores dos respectivos produtos, nomeadamente o Alentejo e a capital”* (Mendes e Faria, 2010, p.8).

Em meados do ano de 1907 a Companhia de União Fabril sedia-se no Barreiro e com isso, este lugar passa a ser um dos maiores pontos industriais do país. Passando a ser um pólo atrativo para os trabalhadores e onde a migração, por volta de oitocentos, se verificou significativamente (Carmona, 2010). Começa a crescer a cidade sobre a qual recai a nossa intervenção.

Antes ainda da passagem da produção da CUF para a cidade do Barreiro, a indústria corticeira sediou-se neste mesmo lugar devido ao fácil acesso que o caminho-de-ferro veio permitir, o que garantiu empregabilidade a muitos trabalhadores.



Figura 25 Imagem com vista aérea da Indústria Corticeira, Barreiro em 1893, Fonte: Câmara Municipal do Barreiro.



Figura 26 Imagem com vista aérea da CUF, Barreiro em 1930, Fonte: Câmara Municipal do Barreiro.



Figura 27 Imagem com vista aérea do Barreiro em 1981, Fonte: Câmara Municipal do Barreiro.

Da mesma forma que a economia tinha grande influência em todas as indústrias, estas também era imprescindíveis para o desenvolvimento da economia no país. Assim, em 1974, altura em que a economia portuguesa começou a abrandar o seu crescimento, o aumento do valor da energia que era consumida na produção e ainda o aumento das taxas de juro ditaram a crise que levou ao abandono praticamente total das indústrias (Neves, 2010).

Nesta fase começamos a perceber que a cidade foi-se desenvolvendo segundo uma política social, em que uma das suas principais preocupações era o bem-estar dos trabalhadores e de toda a sua família. A primeira intervenção neste sentido centrou-se na construção dos bairros operários que, em 1957, já eram cinco. O alojamento com o mínimo de qualidade era sem dúvida um fator bastante importante, mas, para que o seu funcionamento fosse considerado suficiente, eram necessárias infraestruturas que acompanhassem as necessidades dos habitantes, tais como balneários, lavadouros, mercearias, padarias, refeitórios e farmácias. A cidade começou a conhecer a sua organização com a criação de um edifício no qual funcionava o posto médico, noutros a creche, o infantário e a escola primária e ainda espaços para atividades lúdicas ou desportivas (Neves, 2010).

4.2 | RETRATO SOCIAL

O aparecimento e desenvolvimento significativo da indústria desperta nas pessoas que vivem em meios rurais a vontade de sair das suas casas e irem à procura de trabalho. Segundo Rosalina Carmona (2010), o número de trabalhadores naquela altura era estabelecido pela capacidade da própria fábrica e, assim, muitos foram os contratados durante os períodos em que a rentabilidade da produção disparou em função dos negócios conseguidos nacional e internacionalmente. Contudo, era impossível garantir postos de trabalho para todos. Face a esta situação, resulta uma realidade ambígua: se por um lado havia um elevado número de postos de trabalho, que trouxe um aumento da população, por outro provocou escassez de habitação, pobreza, fome, exclusão, doença e poluição (Carmona, 2010).

Devido a esta situação, foram criadas associações para apoiar os carenciados. *“Estes homens e mulheres que vêm procurar trabalho, gastam na viagem para aqui os seus últimos recursos. Não havendo trabalho deixam-se ficar, na esperança e ilusão de que um dia haverá. E vá de estender a mão à caridade, vá de procurar nas entidades públicas subsídios indispensáveis ao seu sustento, vá de revoltar-se contra tudo e contra todos.”* (Carmona, 2010, p. 242). Assim, a cidade foi crescendo desmedidamente pelo aumento do número de habitantes, no entanto, de um modo desorganizado e sem qualquer tipo de controlo.

Para as associações a preocupação era incentivar a entreajuda em problemas que tivessem ligados com a profissão. Este é o caso da Associação Humanitária do Pessoas do Caminho de Ferro do Sul do Tejo, como Rosalina Carmona nos dá a conhecer na sua comunicação no âmbito do Colóquio Internacional que se realizou na cidade do Barreiro aquando a comemoração dos 150 anos dos caminhos-de-ferro na cidade. Pretendia resolver e criar apoios para os trabalhadores que eram vítimas de doenças associadas à exposição que o trabalho exigia.



Figura 28 Imagem dos caminhos-de-ferro, Barreiro em 1859, Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html>, consultado em maio de 2017



Figura 29 Imagem dos trabalhadores no 1º de Maio, Barreiro em 1975, Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html>, consultado em maio de 2017



Figura 30 Imagem dos trabalhadores, Maio de 1975, Fonte: <http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/pt/portal/espaco-memoria/rota-do-trabalho-e-da-industria/industrializacao-e-associativismo/o-caminhodeferro-no-barreiro.html>, consultado em maio de 2017

Apesar desta não ter durado por muitos anos, serviu de impulso para a formação de outras associações que pretendiam melhorar as condições dos trabalhadores. Em 1917 forma-se o Sindicato dos Ferroviários do Sul e Sueste onde a aplicação das leis em prol dos trabalhadores começou a fazer-se sentir na cidade do Barreiro. A formação deste grupo tinha como intenção a garantia de condições de trabalho e de ambiências favoráveis aos trabalhadores e também às suas famílias. A exigência de melhores condições levou a inúmeras manifestações, algumas com consequências graves pois muitos dos manifestantes foram presos e alguns até mortos (Carmona, 2011).

4.3 | TENTATIVA DE ORGANIZAÇÃO

O aparecimento das fábricas aconteceu de um modo desorganizado, no que diz respeito à malha urbana da cidade. Era, no fundo, a entidade privada que geria a organização daquele espaço. Tendo em conta as características urbanísticas da cidade, em 1958 ficou concluído o Antepiano de Urbanização do Barreiro, projetado por Paulo Cunha. Carlos Faria descreve a Vila do Barreiro como tendo sido planeada para um número aproximado de 38.000 habitantes.

Foram criadas duas zonas habitacionais divididas pela linha férrea, que sempre teve uma presença significativa. Para uma correta perceção deste modo de organização, o autor atribuiu uma letra a cada zona, de A a H. A zona habitacional A, construída em altura, fazia, juntamente com o centro cívico, a designada zona B, a zona habitacional situada a norte e poente da linha (Faria, 2010). Em simultâneo, a esta ação urbanística um pouco mais controlada e orientada, a cidade vai continuando a viver da indústria e do trabalho que maioritariamente dela advêm.



Figura 31 Imagem da planta de trabalho no âmbito do ante-plano de urbanização, Arq. Paulo Cunha, Barreiro em 1958, Fonte: Faria, (2010, p.3).

A sul dessa linha estavam integrados os núcleos residenciais «C», «D e E», «F», «G», vocacionadas para habitação económica e operária, e o núcleo «H», destinado à população que trabalhavam na exploração agrícola (Faria, 2010). Percebemos assim que a linha férrea é uma clara referência organizativa. É a partir dela que a cidade se desenvolveu para nascente e para poente, reforçando a ideia de que a mesma é uma barreira.

É possível fazer uma divisão histórico-morfológica da cidade, isto é, é possível dividir não só as zonas cuja génese remete a datas diferentes, como aquelas cuja morfologia é possível distinguir.

Esta cidade, à semelhança de todas as cidades do país à época, criaram nas suas autarquias um departamento responsável por estudar/classificar as áreas já existentes de modo a garantir o controlo daquilo que iria ser contruído. Assim, em 1993, foi publicado o Plano Diretor Municipal onde as diferentes áreas foram classificadas segundo a sua génese e desenvolvimento, nomeadamente: espaços Industriais em áreas de reconversão (Quimiparque), habitação em áreas consolidadas (Lavradio, Quinta da Fonte, Quinta dos Loios, Alto do Sexalinho e Vila Chã), habitação em área de reconversão (pequenas parcelas a poente do IC 21), equipamento em áreas consolidadas (Equipamento Escolar, do antigo Complexo Desportivo da Quimigal, e do Hospital Distrital do Barreiro) e ainda os espaços Urbanizáveis (Quinta dos Fidalguinhos e as expansões do Alto do Sexalinho e da Quinta da Lomba).

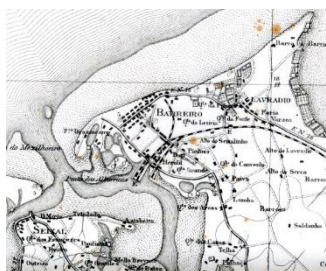


Figura 32 Imagem da planta da cidade, Barreiro, 1902, Fonte: Câmara Municipal do Barreiro.



Figura 33 Imagem da vista aérea da cidade, Barreiro, 1947, Fonte: Câmara Municipal do Barreiro.



Figura 34 Imagem da planta da cidade, Barreiro, 1993, Fonte: Câmara Municipal do Barreiro.

Tendo em conta que a linha de caminho-de-ferro desde sempre marcou e delimitou o crescimento desta cidade, foi necessário evidenciar a sua localização no que diz respeito ao limite da própria cidade, dando-nos a conotação de elemento divisório que hoje em dia representa. Divide a cidade, criando dois grandes pólos, a norte e a sul da linha. Posteriormente, pondo em prática essa análise, foi elaborada uma planta em que destacamos os seguintes núcleos (Figuras 35 e 36):



Figura 35 Imagem da planta com a análise histórico-morfológica, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora



Figura 36 Imagem da planta anterior ampliada, Fonte: Realizado pela autora

Zona 1 – Alburrica, onde encontramos vestígios do trabalho de moagem como os moinhos de maré que, ao funcionarem consoante o nível da maré, datam a sua construção ao século XV. Também nesta zona foi criado o primeiro cais de embarque da cidade;

Zona 2 – Frente ribeirinha onde era inicialmente o porto de pesca;

Zona 3 – Centro histórico – denominado hoje em dia como o Barreiro antigo, onde a maioria das primeiras habitações foram construídas no final do século XIX;

Zona 4 – Jardim dos Franceses, projetado pela Câmara Municipal do Barreiro em 1922, tem um dos coretos mais emblemáticos da cidade que recordam as atuações das bandas filarmónicas que lá existiam;

Zona 5 – Zona industrial – parques industriais e indústria corticeira criados nos séculos XIX e XX;

Zona 6 – Bairros operários, onde foram construídas habitações e as restantes infraestruturas para os trabalhadores operários logo no início do século XX, nos anos 20 a 40;

Zona 7 – Zona industrial – parques industriais criados no século XIX e atualmente são áreas desativadas;

Zona 8 – Fórum Barreiro, construído também ele aquando do aproveitamento de terrenos ligados à indústria em 2008 e com ele a construção de habitações que visavam atrair os jovens que tendencialmente saíram da cidade;

Zona 9 – Zona habitacional na primeira extensão da cidade fora do Barreiro antigo, em meados no ano 1930;

Zona 10 – Linha Ferroviária, implementada em 1884;

Zona 11 – Bairros habitacionais, onde, aquando a desativação e demolição das fábricas que tiveram lugar nos anos 70, os terrenos foram aproveitados para a construção de mais habitação;

Zona 12 – Zona apropriada pelos pescadores que acabaram por ficar na cidade e criaram naquele lugar os seus postos de apoio ao trabalho.

A análise feita anteriormente teve por base a elaboração de um diagnóstico SWOT (Figura 37).

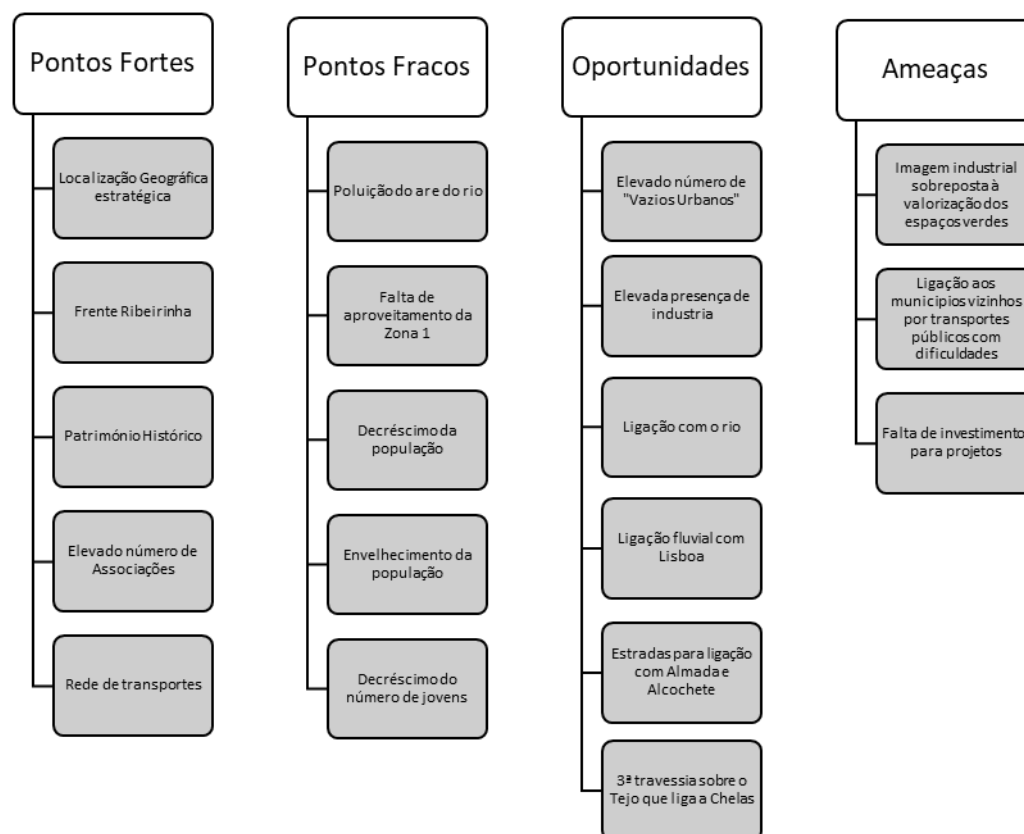


Figura 37 Gráfico de diagnóstico SWOT sobre o Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.

A sua localização geográfica, próxima a outras cidades como Lisboa, a sua frente ribeirinha, com uma extensão de cerca de 17 km, e a sua vista desobstruída para o rio, constituem pontos fortes. Apesar destas características positivas, o facto de existirem planos para a reconversão da frente ribeirinha que ainda não estão implementados, faz com que a mesma seja considerada também um ponto fraco, revelando abandono.

O património histórico é um ponto forte, de importância significativa como apresentámos anteriormente, o que sugere a sua valorização e preservação, tal como procurámos apresentar. De igual importância temos o elevado número de associações o que, tendo em conta que estamos a propor um equipamento público em que as relações interpessoais e intergeracionais são o ponto-chave, significa que os habitantes valorizam igualmente a coesão social, a integração de todas as classes sociais e faixas etárias. Atualmente, no que diz respeito à rede de transportes, as deslocações são pensadas apenas para garantir a deslocação da população dentro do próprio município, acabando

por revelar deficiências no que toca à ligação com municípios vizinhos. A ligação com Lisboa, para além da facilidade de acesso pelo transporte individual, também é garantida através dos transportes fluviais, que têm como percurso Barreiro-Lisboa.

Relativamente aos pontos fracos, a presença de inúmeros pólos industriais na cidade, se por um lado potencia a criação de postos de trabalho, por outro faz com que a cidade esteja envolta numa atmosfera de poluição do ar e da água do rio. Com o início da produção a datar o ano de 1885, as preocupações com o meio ambiente e as condições em que as pessoas viviam não faziam parte do quotidiano. Hoje em dia, com o aparecimento dessas preocupações, os elevados valores de poluição conseguiram ser controlados mas a cidade ficou sempre com a imagem de poluída e com poucas condições de saúde para os habitantes.

Também o decréscimo populacional, o seu sucessivo envelhecimento e o aumento de número de jovens a abandonar a cidade são pontos fracos importantes que devem ser estudados, de modo a que os projetos realizados hoje em dia tentem contrariar estas tendências (Figura 38).

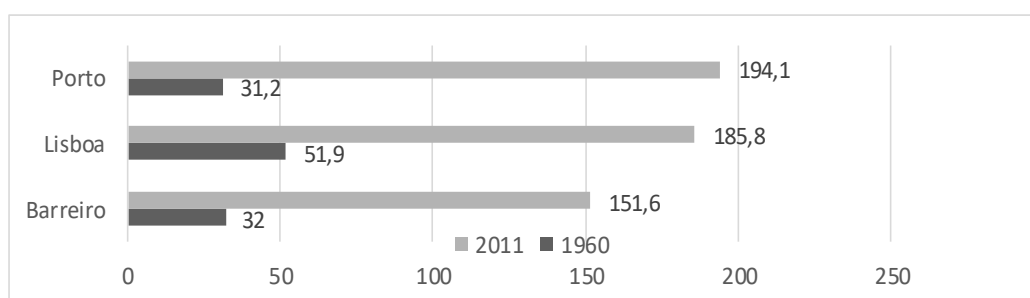


Figura 38 Gráfico com Índice de envelhecimento no Barreiro (em percentagem), Fonte: INE, Censos de 1960 2011.

Analisando a figura anterior, podemos afirmar que a cidade do Barreiro, em comparação com Lisboa e Porto, não tem um índice de envelhecimento mais elevado mas, por outro lado, o aumento desse envelhecimento no intervalo de 51 anos teve um crescimento exponencial de 119,6%. Este dado significa que a tendência neste momento será de aumento e não de retrocesso, tendência essa que faz com que o presente projeto tenha em atenção que a população residente no Barreiro continuará a envelhecer e é necessário atrair mais jovens e proporcionar o convívio intergeracional (Figura 39).

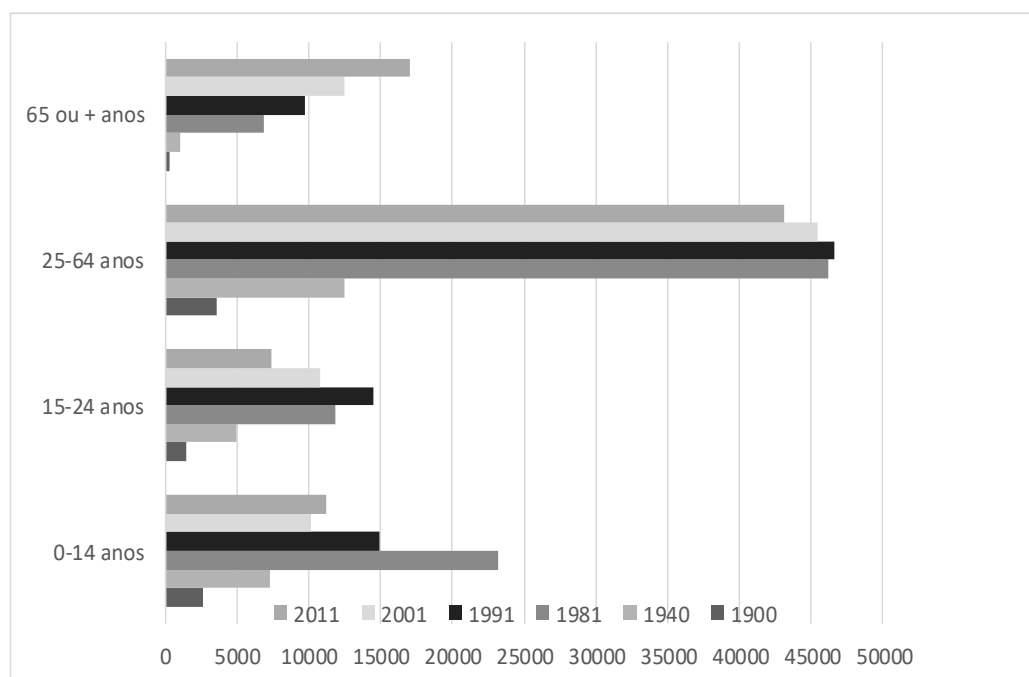


Figura 39 Gráfico com número de habitantes por grupo etário no Barreiro, Fonte: INE, Censos de 1960 e 2011.

Concluimos que há um duplo processo de envelhecimento, no topo com residentes mais idosos, e na base, com mais jovens a abandonar a cidade. É nosso propósito que o projeto possa contribuir para qualificar a sua área de inserção, potenciando um acesso facilitado para a população envelhecida a serviços indispensáveis ao seu dia-a-dia mas também criando atratividade para os jovens, com zonas de lazer, zonas lúdicas de exposição e ainda um conjunto de habitações de baixo custo para que, interligada com o mercado os faça progressivamente deixar de sentir que aquele é apenas um lugar de dormir para passar a ser um lugar de conhecimento e divertimento.

Será proposta uma cantina comunitária, dando resposta às dificuldades financeiras ou de mobilidade para a confeção das refeições, de modo a existir refeições mais acessíveis. A utilização da cantina pode ser feita por parte de todas as faixas etárias, incentivando também a redução de desperdícios, ao serem aproveitados produtos cuja venda no mercado não pode ser feita posteriormente.

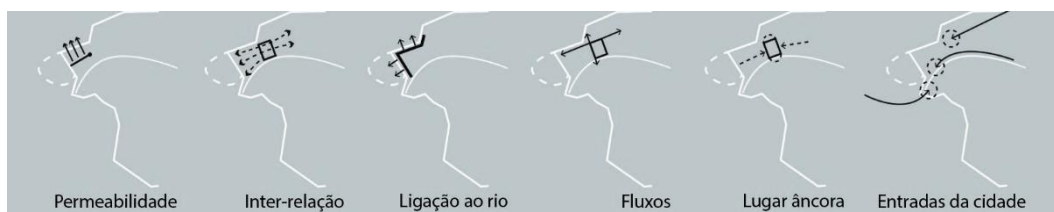


Figura 40 Imagem com esquemas síntese dos conceitos associados à mobilidade, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.

A intervenção tem como conceitos-chave garantir a permeabilidade e inter-relação entre cada núcleo que compõe a cidade, clarificar e evidenciar a ligação próxima que existe com o rio e a cidade de Lisboa, melhorar os fluxos, criando um lugar-chave na cidade e ainda melhorar e dignificar as diferentes entradas na cidade (Figura 40).

As figuras apresentadas referem-se à reabilitação de pontos-chave da cidade, de modo a melhorar a organização urbanística e também a qualidade de vida dos habitantes. Em paralelo com estas intervenções, propomos a criação de uma linha de metro à superfície, interligando estes pontos com facilidade, independentemente da sua distância. Toda a cidade pode igualmente ser percorrida a pé ou de bicicleta, através da ciclovias (Figuras 41, 42, 43, 44, 45 e 46).

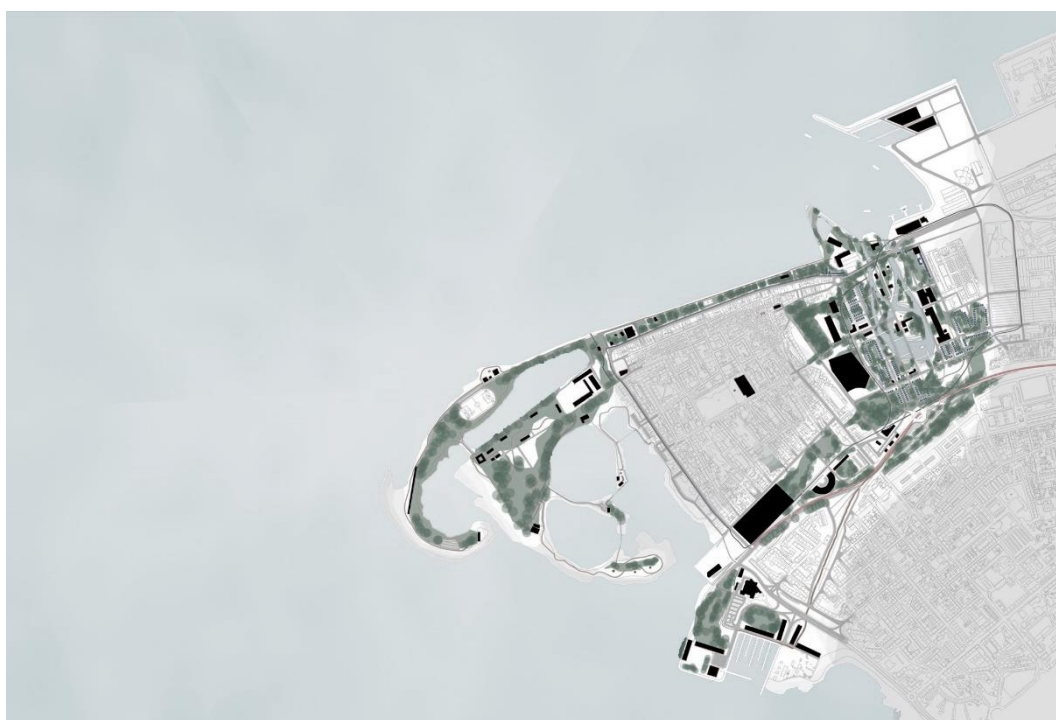


Figura 41 Imagem com planta da intervenção à escala da cidade, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.



Figura 42 Imagem da Zona 1 - Alburrica como centro de alto rendimento, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.



Figura 43 Imagem das Zonas 5 e 7 - Zonas Industriais como Parque verde e Habitação, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.



Figura 44 Imagem da Zona 10 - Terminal dos Barcos como Hotel, Barreiro, Fonte: Realizados pelos autores.



Figura 45 Imagem da Zona 10 - Oficinas da EMEF como Mercado e Museu, Barreiro, Fonte: Realizado pelos autores.



Figura 46 Imagem dos Perfis Norte e Oeste, Barreiro, Fonte: Realizado pelos autores.

4.4 | O TERMINUS FERROVIÁRIO: OFICINAS DA EMEF

O Barreiro cresceu “desde os finais do século XIX, à sombra de uma experiência industrial. Em 1861, aproveitando-se a sua excelente situação geográfica, saem do Barreiro os primeiros troços de uma linha de caminho-de-ferro (a Sul e Sueste), destinada ao transporte de mercadorias entre a margem norte do Tejo e a extensa região alentejana. Este facto viria a ter, na verdade, uma importância decisiva: o Barreiro não voltou a ser o que era” (Almeida, 1988, p. 449).



Figura 47 Imagem com a identificação dos Vazios Urbanos, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.

Após a conclusão de que o Barreiro é, neste momento, uma cidade desagregada devido ao elevado número de vazios urbanos, pareceu-nos fundamental identificar a sua maioria numa planta síntese (Figura 47), para que a escolha da intervenção fosse a mais acertada. A condição era a sua localização na cidade de modo a que, após a construção do mercado, o Barreiro se consolidasse.

Tendo a cidade crescido em torno de um mercado, faz sentido que agora, estando esta desagregada, que o mercado municipal seja reinserido numa zona da cidade em que para além da função de serviço, ajude na sua melhoria. Assim, propomos que o edifício que hoje funciona como mercado na cidade seja aproveitado para serviços da câmara, tendo em conta a sua proximidade com uma zona habitacional onde se concentra mais população.

Na tentativa de contribuir com intervenções que melhorem igualmente a malha urbana da cidade, foi escolhido um espaço espectante considerado como um dos principais espaços que carecem de intervenção, abandono devido ao fim do auge da era da industrialização. São incluídas as linhas de caminho-de-ferro pelas quais já não se faz a circulação e os edifícios associados ao trabalho em torno dessas mesmas linhas, como é o caso da primeira estação ferroviária do Barreiro, que hoje dá lugar às oficinas da EMEF (Figuras 48 e 49).

Com o abandono do uso inicial, o edifício foi transformado nas oficinas da Empresa de Manutenção de Equipamentos Ferroviários, construídas entre 1932 e 1933, com projeto do Engenheiro Duarte Pacheco. Incluíam uma zona de trabalho e manutenção de viaturas e uma zona administrativa, que tinha lugar no edifício da então estação ferroviária.



Figura 48 Imagem com vista aérea para indicação do Vazio Urbano, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.



Figura 49 Imagem com aproximação do Vazio Urbano, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.

Em termos urbanos, neste espaço foram identificados os problemas existentes a fim de serem resolvidos mediante a apresentação da proposta. Aspectos que, ao serem solucionados, permitem que a envolvente se interligue com o edifício a reabilitar, nomeadamente, a falta de ligação entre o vazio urbano e a envolvente, a marcação das entradas a Nordeste conseguidas apenas com elementos físicos como portões metálicos, a existência da linha férrea como barreira entre a parte Norte e Sul da cidade, a existência de zonas totalmente abandonadas, a existência de equipamentos de uso público como infantários completamente isolados, quer pela organização da cidade como pela gestão dos declives do terreno, a existência de diferenças de cota significativas que criam “ilhas” na cidade e ainda a existência de edifícios em bom estado de conservação sem qualquer tipo de uso (Figura 50).



Figura 50 Imagem com identificação dos problemas da envolvente urbana, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.



Figura 51 Imagem com Proposta Urbana, Barreiro, Fonte: Realizado pela autora.

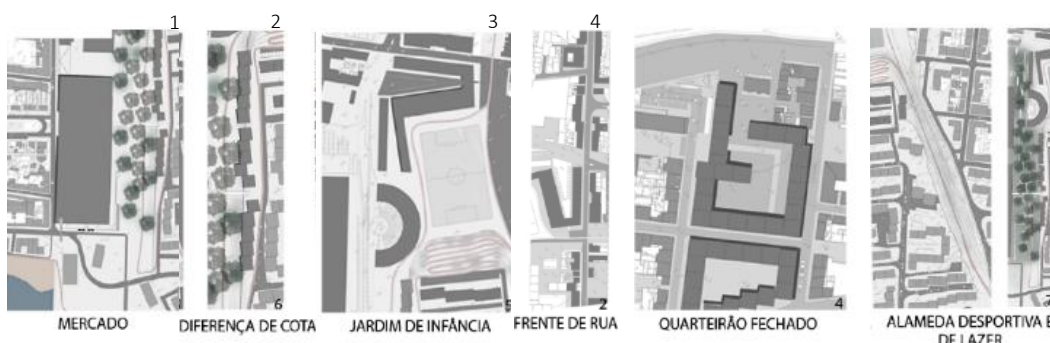


Figura 52 Imagem com ampliação dos aspetos da proposta (1 a 7), Barreir, Fonte: Realizados pelos autores.

Nesta área específica, existe um ponto cuja cota faz com que esse bairro se torne numa barreira física, impedindo a fluída ligação dos habitantes desse espaço aos restantes. Para resolver este aspeto, a ciclovía foi desenhada como ponto de passagem obrigatória e onde a ligação ao Mercado é essencial. Foram projetados edifícios de vários usos, organizados por níveis, permitindo aceder às diferentes cotas, como demonstrado no ponto 2 da figura 52.

Existe também um equipamento de uso público, um jardim infantil, localizado no cimo da ilha apresentada anteriormente. Esse equipamento, tendo em conta o seu uso, deve estar situado numa zona de acesso mais fácil e imediato bem como numa área onde fosse possível projetar espaços de lazer, para atividades desportivas e lúdicas das crianças que o frequentam. Atendendo a estes aspetos, o equipamento foi recolocado na cota inferior. O espaço da sua envolvente é maioritariamente verde, distanciando-o da circulação rodoviária e propiciando as atividades ao ar livre, mostrado no ponto 3, da figura 52. Por outro lado, a sua localização permite reforçar a ideia de frente de rua, valorizada nesta cidade.

O percurso pela rua é sempre acompanhado por edifícios, uns de uso público, como serviços e comércio, e outros de uso privado, como as habitações, como mostra o ponto 4, da figura 52. A rua foi alvo de intervenção, recriada à mesma cota, evitando o atual desnível que servia para a passagem por baixo da linha de caminho-de-ferro. Tendo em conta que essa linha foi reduzida, é possível fazer a passagem por uma ponte superior, eliminando aquele que era um dos pontos mais sombrios e alvo de sinistralidade do Barreiro.

A passagem do lugar da prática desportiva para perto do jardim infantil permite ampliar a área habitacional, mostrado no ponto 5, da figura 52, através da criação de quarteirões fechados, cujo interior são espaços verdes para a utilização dos habitantes de um modo seguro. Este carácter verde é intensificado pela proposta de duas “alamedas

verdes” destinadas ao lazer e à prática desportiva. Ambas procuram demonstrar que a diferença entre o público e privado pode acontecer naturalmente, sem ser necessário recorrer a barreiras físicas, como descrito nos pontos 6 e 7, da figura 52.

Se a relação com a envolvente é um aspeto significativamente marcado, faz sentido propôr espaços públicos para usufruto de toda a população da cidade, cuja localização possibilita a conexão de vários pólos da cidade, como é o caso do Mercado apresentado no ponto 1, da figura 52. Será este ponto que iremos apresentar pormenorizadamente no capítulo seguinte.

CAPÍTULO 5 – PROPOSTA ARQUITETÓNICA DE UM MERCADO

Após a abordagem aos conceitos teóricos, aos casos de estudo e a análise à cidade do Barreiro, propomo-nos a projetar um mercado nas oficinas da EMEF, com especial atenção aos seguintes pontos: localização na cidade; relação qualidade/preço dos produtos, de acordo com a exigência dos clientes e as suas posses; o horário de funcionamento do próprio espaço, ou de cada um individualmente; a quantidade e qualidade da oferta de serviços; a relação dos comerciantes com os clientes, a comunicação e promoção do mercado, principalmente pelas lojas que dão para o exterior e que devem demonstrar o que acontece no seu interior; e a renovação do edifício após a sua reabilitação, porque é fundamental garantir que a qualidade do espaço se mantem.

Para apresentação da proposta arquitetónica, realizada no edifício da primeira estação de caminho-de-ferro do Barreiro e desenvolvida em paralelo com o estudo dos conceitos apresentados anteriormente, foi escolhida uma matriz de análise de edifícios industriais reconvertidos, que estuda por camadas (*“Layering”*)¹ a durabilidade da construção ao longo do tempo. Esta abordagem, utilizada principalmente aquando a realização de novas intervenções em edifícios pré-existentes, permite-nos tirar conclusões no que se refere à sua funcionalidade, adaptabilidade e durabilidade.

Aquando intervenções, os novos programas, ao provovarem inevitáveis alterações, procurasse que sejam na contribuição para uma melhoria, segundo parâmetros (Serrano, 2010). São esses parâmetros que vamos assinalar ao longo deste capítulo, para que no final possamos concluir se as novas funções propostas, com a respetiva organização, respeitam a memória industrial da pré-existência.

5.1 | FUNÇÃO

Para garantir e incentivar a intergeracionalidade, e tendo em conta a análise feita aos conceitos, casos de estudo e ao Barreiro, foi definido que a função-chave fosse a de mercado.

Tal como no Mercado do Bolhão e no Mercado da Ribeira, apesar da função de mercado ter valências como a capacidade de agregar a cidade, de servir a população em preocupações com bens essenciais e ainda de proporcionar as relações interpessoais dos habitantes da cidade, precisa de contemplar funções que se interliguem e que garantam

¹ Teoria usada pelo arquiteto Francis Duffy para análise da funcionalidade do edifício e dos espaços interiores projetados tendo como base as suas transformações ao longo do tempo.

que as relações interpessoais aconteçam de um modo natural entre pessoas de várias faixas etárias, como é o caso da Escola Profissional de Hotelaria, o espaço da memória industrial e ainda habitações de baixo custo para jovens da cidade, existentes neste mercado.

O piso -1 é o piso à cota mais baixa, de +01.50m, destinado a cargas e descargas por parte dos comerciantes do mercado, dos utilizadores da escola de hotelaria e ainda por parte da organização da zona expositiva. O piso 0, à cota +04.00m, é destinado ao estacionamento dos utentes do mercado, escola de hotelaria e também dos visitantes da zona expositiva. De igual modo, é neste piso que é feita a recolha dos lixos que, após serem concentrados no espaço para o efeito, em cada piso, são conduzidos até ao presente piso para serem levados por uma empresa responsável.

O mercado tem uma praça central de dimensões consideráveis, à semelhança dos mercados escolhidos como casos de estudo, onde a relação visual entre os diferentes pontos de venda é valorizado. No nosso ponto de vista, é necessário garantir que a relação fluída entre os diferentes espaços seja conseguida, evitando que a perda de adesão do mercado.

O núcleo central é a Escola Profissional de Hotelaria, onde a confeção dos produtos é feita pelos próprios alunos e professores, cujo objetivo é proporcionar a interatividade e a prática profissional. Tendencialmente, os produtos utilizados pela escola para os laboratórios, aulas ou workshops, devem ser adquiridos no mercado. A própria praça do mercado tem um espaço amplo perto da escola, para que estas atividades também possam acontecer fora das salas destinadas para o efeito.

No piso térreo existe ainda uma zona expositiva que, integrada no Ecomuseu do Seixal², composto por vários outros núcleos industriais abandonados da região, e com a preservação das linhas, das máquinas de trabalho e das carruagens que ali fazem a sua manutenção, permitam reviver a memória industrial.

Sobre a cota do mercado foram projetadas habitações , como se pretende implementar após a reabilitação do Mercado do Bolhão e que, ao pertencerem à Câmara Municipal do Barreiro, são destinadas ao aluguer por um valor mais acessível, por parte de jovens residentes na cidade. Assim, com a presença do mercado, os jovens passam a poder desfrutar também de atividades lúdicas e de lazer.

² Museu na cidade do Seixal, a 16 km da cidade do Barreiro, procura investigar, conservar, documentar, interpretar, valorizar e difundir os testemunhos industriais na cidade.

No que toca à acessibilidade, a localização original da estação ferroviária foi reposta, o que, aliado ao melhoramento da circulação dos autocarros, terá um impacto mais significativo para a população do Barreiro. A ligação feita através dos autocarros entre o terminal fluvial e ferroviário faz com que seja possível a paragem em mais pontos da cidade.

5.2 | TRANSFORMAÇÕES NO EXTERIOR

5.2.1 | VOLUMETRIA

Pretendemos manter a volumetria daquilo que foi o edifício da 1ª estação de caminho-de-ferro do Barreiro e a estrutura metálica das oficinas da EMEF, tendo em conta o seu estado de conservação e a sua capacidade de adaptabilidade às novas funções a propôr. Dentro da estrutura metálica, os espaços vão-se organizando segundo uma hierarquia de público para privado. Assim, o acesso ao piso térreo pode ser feito por três espaços de elevada importância, sendo eles o edifício dos escritórios de administração do mercado, a Avenida da República e o terminal ferroviário, que se encontra numa cota inferior.

Também nesta cota encontramos o volume da Escola Profissional de Hotelaria e toda a área expositiva, que partilham a mesma entrada principal na Avenida da República. A Escola é, neste piso, o elemento separador entre o mercado e a zona expositiva, dois espaços com vivências tão distintas.

Isto mostra que as barreiras físicas podem acontecer quando projetamos funções distintas, contudo, estas interligam-se, sendo possível aos alunos ocupar o espaço envolvente, para exposições de trabalhos e também para a confeção de comida em eventos destinados ao público.

Abaixo do nível do solo encontramos dois pisos destinados à circulação de veículos, cargas e descargas e estacionamento, possibilitando aceder a todo o edifício e abrigado das condições atmosféricas. De um modo geral, pretende-se que estes espaços, mesmo organizados em níveis diferentes, se interliguem de modo fluído, contribuindo para a vida dos mesmos, como mostra a figura 53.

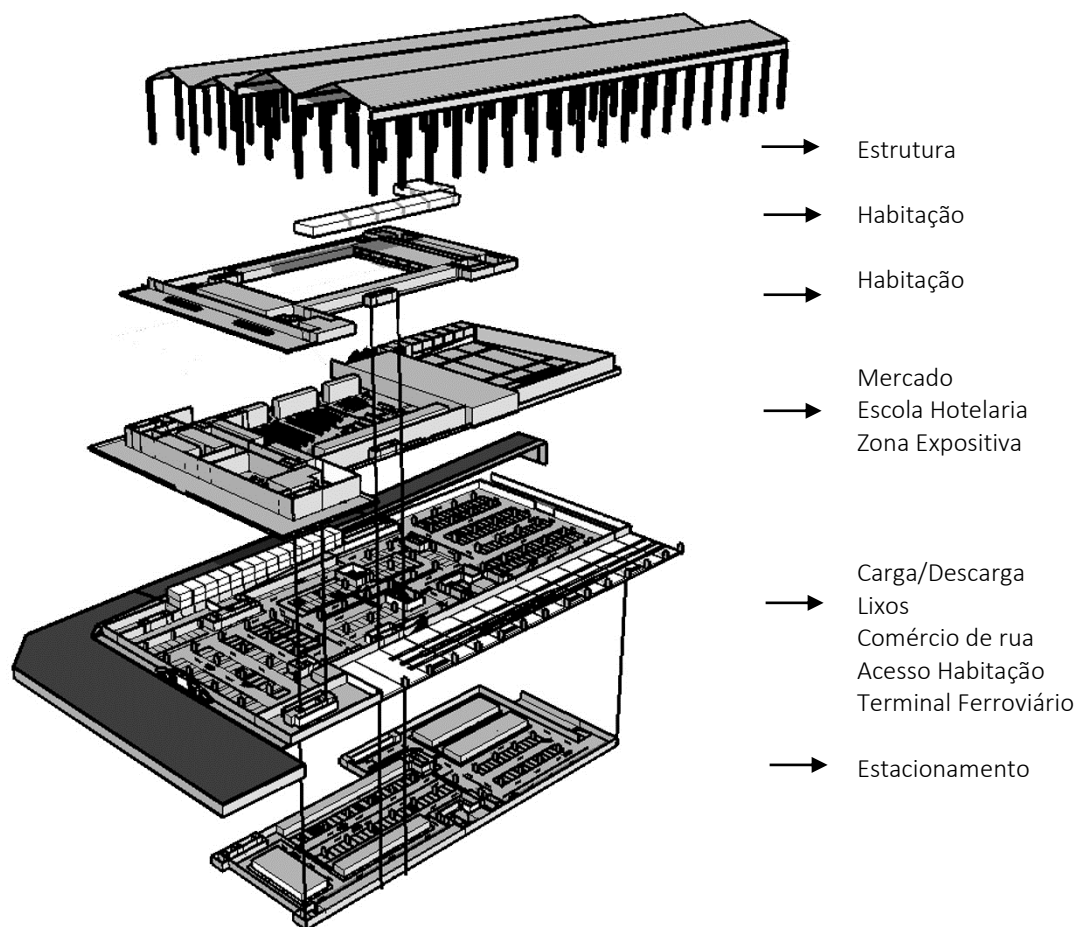


Figura 53 Imagem da axonometria explodida do Mercado, Fonte: Realizados pelos autores.

Acima do piso do mercado temos outro com um uso mais privado, nomeadamente, as habitações. A criação de áreas destinadas à habitação surgiu aquando a análise da população jovem no Barreiro, em que nos apercebemos que a tendência era a procura de apartamentos na grande Lisboa. Os apartamentos projetados para este mercado procuram representar o conceito de flexibilidade na acção do habitar, permitindo que cada indivíduo, casal ou família, adapte o espaço onde vive às suas necessidades.

Ainda no volume da habitação, tendo em conta que a estrutura existente tem dois núcleos apoiados ao longo de uma viga de dois metros de altura que, por sua vez, é suportada pelos catorze pilares alinhados, é possível criar um segundo piso. Assim, os apartamentos mais a sul têm um outro nível com áreas que, cumprindo a lógica da hierarquização de usos, são ainda mais privadas, como por exemplo, os quartos.

5.2.2 | INVÓLUCRO

À semelhança do caso de estudo AEG Factory, o invólucro do edifício pretende criar uma harmonia entre o vidro, o metal e o betão. O primeiro passo é remover a cobertura do edifício de escritórios das oficinas da EMEF, de modo a garantir uma melhor harmonia entre o volume da frente e a estrutura posterior, organizada em quatro núcleos de duas águas cada.

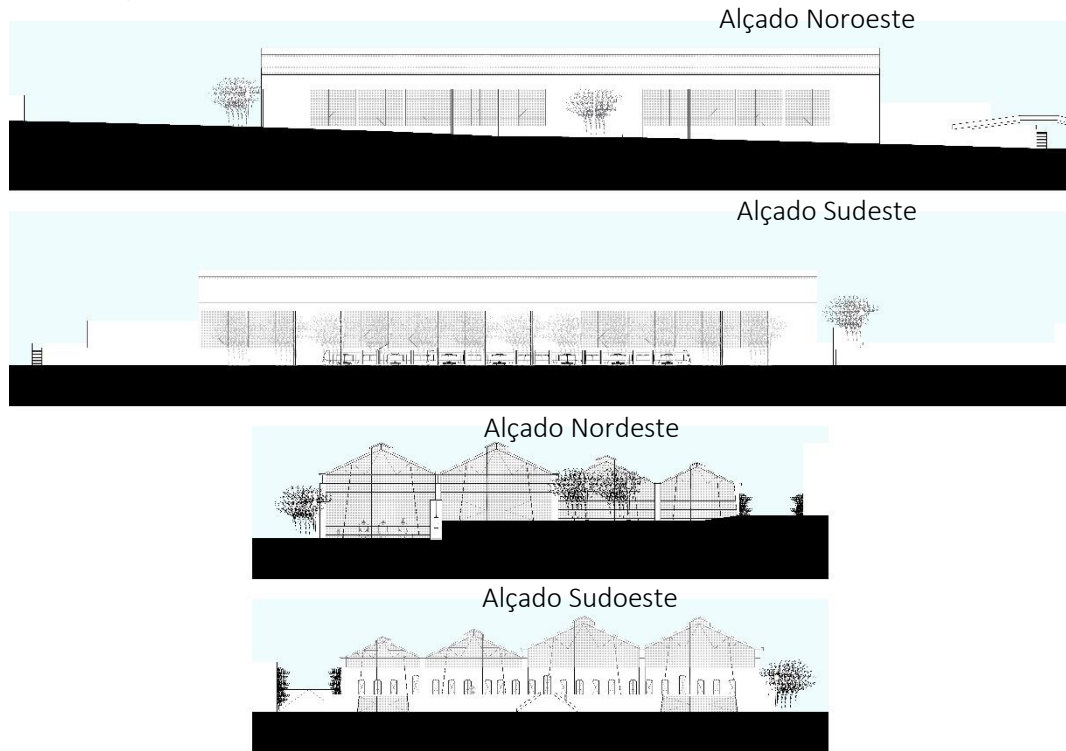


Figura 54 Imagem dos alçados após intervenção, Fonte: Realizado pelos autores.

Essa estrutura será mantida e revestida exteriormente por painéis *sandwich*, garantindo que o ambiente interior é confortável. A forma original será respeitada, aproveitando os pequenos troços verticais para vãos horizontais que permitem a entrada de luz de Norte e de Sul (Figura 55).

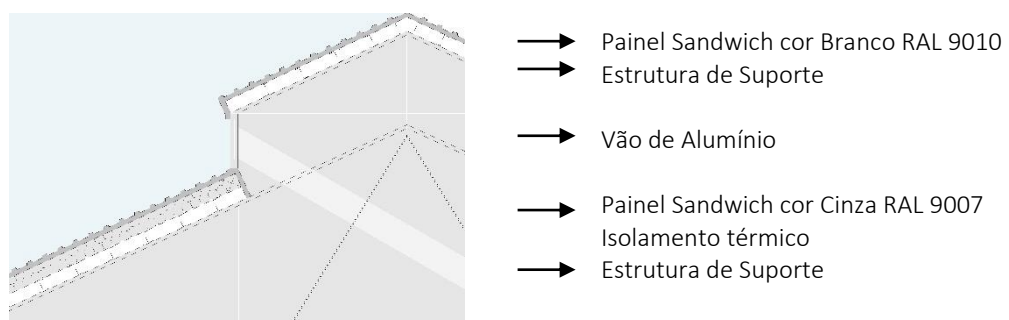


Figura 55 Imagem com pormenor da cobertura, Fonte: Realizado pelos autores.

Nos alçados Nordeste e Sudoeste, o elemento de destaque será o vidro, em que a caixilharia se baseia nas linhas marcantes das asnas metálicas que compõem a cobertura. Tendo em conta a dimensão geral dos vãos, estes têm de ser seccionados em várias partes, evitando que no futuro seja posta em causa a sua sustentabilidade e função de abrigo. Será possível abrir janelas em alguns pontos, devidamente camuflados, para permitir a ventilação cruzada em todos os espaços do interior.

Por outro lado, a fachada Noroeste será tratada de modo particular. Esta é visível através da Avenida da República e será a cara do edifício. A fachada será colocada com um ângulo de 5 graus com o plano vertical, como acontece na AEG Turbine Factory. Esta inclinação procura fazer com que o peão, ao percorrer a rua, acompanhe a altura dos elementos verticais de sustentação da cobertura metálica (Figura 56).

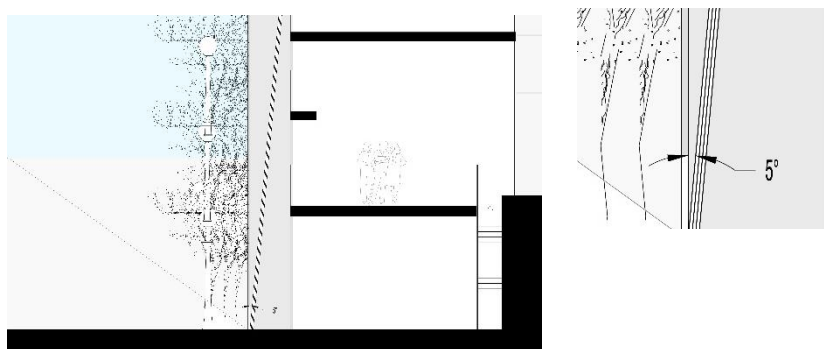


Figura 56 *Imagens com corte fachada, Fonte: Realizados pelos autores.*

Continuando nesta fachada, as aberturas para portas e janelas terão as dimensões de cada desenho da caixilharia para uniformizar o desenho. Apenas a entrada principal, que permite aceder ao mercado, à zona expositiva e à Escola de Hotelaria, será destacada pela ausência de vidro no primeiro plano. Este gesto permite criar um primeiro átrio, onde a escolha do espaço pode ter lugar de modo abrigado, contudo, ainda no exterior.

O alçado contrário, o que está diretamente relacionado com a estação ferroviária, terá um primeiro piso em que a fachada será de betão para garantir o conforto relativamente ao ruído consequente da chegada e partida dos comboios. A partir desse nível serão aplicados vãos duplos metálicos para garantir a entrada de luz proveniente de Sul.

O invólucro do edifício do mercado tem um papel importante no planeamento arquitetónico e urbano por ser a face apresentada à cidade, tentando demonstrar o que pode ser encontrado no seu interior.

5.2.3 | IMAGEM

A imagem do edifício pretende ter uma relação fluída com a envolvente, à semelhança do que acontece no Tate Modern Museum. O facto da estrutura ter uma presença significativa neste espaço faz com que, para nós, a escolha de demolição tenha sido abandonada de imediato pois a ausência deste elemento iria criar um vazio naquela área, o oposto do pretendido.

No volume dos escritórios, a alteração feita em termos de imagem prende-se com o facto da cobertura não representar qualquer tipo de ligação com a cobertura das oficinas imediatamente atrás. As cotas sobre as quais a fachada se organiza foram mantidas, o que permitiu criar dois pisos que, mais uma vez segundo a lógica hierárquica, são de uso mais público e privado, respetivamente, os níveis 1 e 2. As coberturas inclinadas serão demolidas, dando lugar a uma cobertura plana que contrasta, mas ao mesmo tempo se interliga, com o marcante elemento industrial composto pelos núcleos inclinados.

Lateralmente, as fachadas em ferro foram substituídas por painéis de vidro organizados segundo caixilharias em alumínio que, no caso das fachadas mais curtas, refletem o posicionamento e organização das asnas metálicas que compõem a cobertura das oficinas.

Por outro lado, a fachada Sudeste associada à estação ferroviária, será projetada em segundo plano, permitindo uma separação entre a zona exterior, zona exterior coberta e a zona interior. Assim, nesta terceira zona, é garantida a protecção necessária associada a um espaço interior de uso público mas com ligação próxima ao exterior (Figura 57).



Figura 57 Imagem com vista aérea da Proposta Arquitetónica, Fonte: Realizado pelos autores.

A existência de uma estrutura que se encontra num bom estado de conservação e cuja imponência se fez evidenciar desde o primeiro contacto com este edifício, fez com que a mesma fosse preservada (Figura 58). Será deste modo que a memória industrial estará presente, tendo como referência a constante presença da industrialização no projeto da AEG Turbine Factory. Construídas no ano de 1861, as duas grandes naves, do mercado e da zona expositiva, não terão qualquer tipo de barreira visual com este elemento estrutural, tratando-se de um ponto de atratividade (Figura 59).

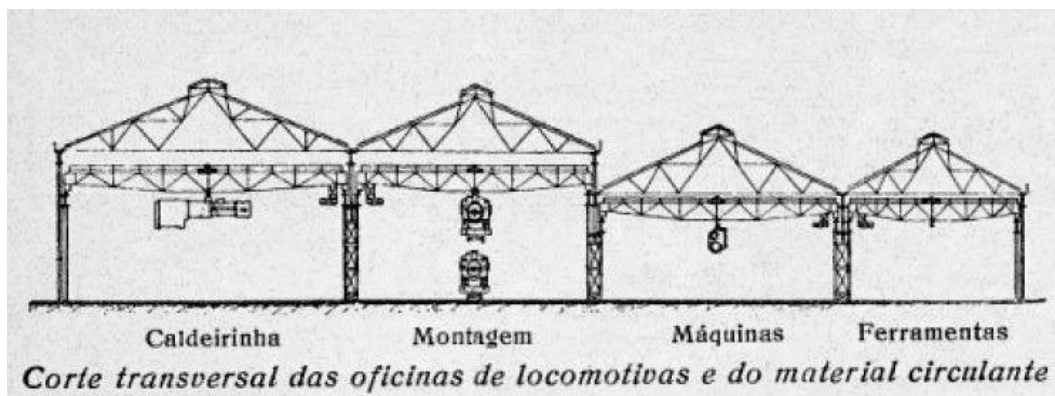


Figura 58 Corte Transversal das Oficinas, 1934

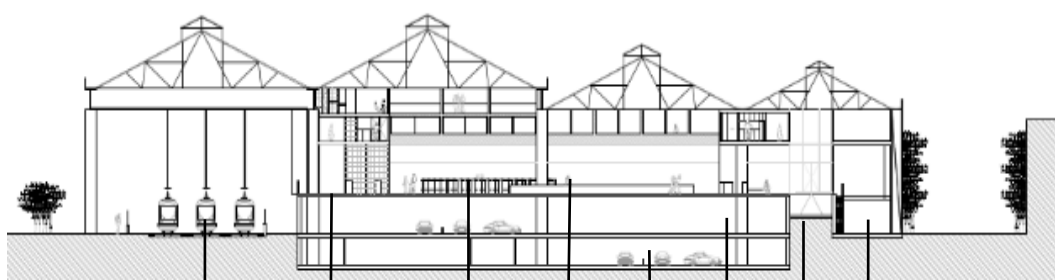


Figura 59 Corte Transversal da Proposta Arquitetônica, Lisboa, 2017

↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓ ↓
Terminal Restauração Escola de Cargas / Acessos Comércio
Ferroviário Ferrovário Hotelaria Descargas De Rua
Mercado Estacionamento

Os volumes apresentados no sub-capítulo referente à volumetria, que compõem o interior desta estrutura, são formados por uma sub-estrutura organizada segundo uma malha de 5x5m, que corresponde a metade da distância entre os pilares da estrutura metálica existente.

5.3.2 | CONFIGURAÇÃO ESPACIAL INTERIOR

Tendo em conta que neste projeto a valorização da configuração tradicional do mercado é tida como base, a venda de produtos é feita através de bancadas corridas. A circulação é feita por corredores, dos quais é possível ter a percepção visual de todos os diferentes pontos existentes no mercado, evitando sensações negativas como a insegurança e a desorientação.

A configuração original do edifício dos escritórios das oficinas da EMEF, permitiu a criação de sucessivas ante-câmaras, em que a ligação entre diferentes espaços vai tendo lugar, permitindo uma fluída circulação entre todos os usos (Figura 60).



Figura 60 Imagem com Planta Piso 1 –Zona Administrativa e Cantina Comunitária, Fonte: Realizado pelos autores.

Neste volume foi projetada a cantina comunitária por ser um ponto de ligação entre vários espaços, ajudando na adesão. A ideia é que a cantina seja usada por todos os habitantes da cidade do Barreiro, quer usufruam do mercado ou não. A multifuncionalidade no mesmo espaço, para além de garantir a vivência por parte de pessoas distintas, também faz com que a própria ida a um dos espaços desperte interesse para os outros. Mesmo quem não tenha o hábito de frequentar este mercado, em todas as suas outras valências ou que o faça apenas na cantina comunitária, mais cedo ou mais tarde, pretenderá explorá-lo, devido à proximidade.

A presença de espaços de venda fechados é obrigatória em termos de legislação, de modo a condicionar a passagem de cheiros para o exterior bem como criar melhores condições de conservação dos alimentos, como no caso das carnes, peixes e charcutaria. Relativamente a todas as restantes vendas, existem igualmente espaços fechados que podem ser alugados pelos vendedores (Figura 61).

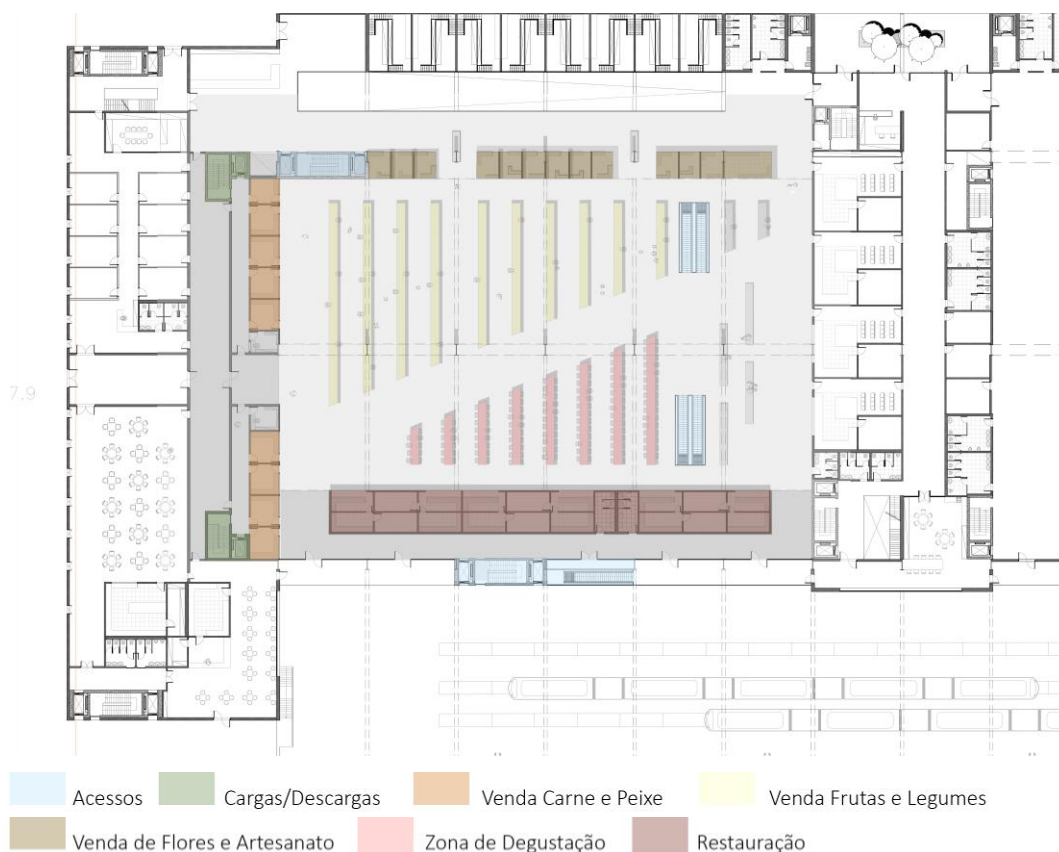


Figura 61 Imagem da Planta Piso 1 – Mercado, Fonte: Realizado pelos autores.

É na ótica do aluguer que surge a iniciativa da cantina comunitária, podendo os vendedores escolher entre pagar o aluguer estipulado pela Câmara ou pela redução do valor da renda no caso de disponibilizarem mensalmente um volume estipulado dos produtos que comercializam.

A Escola Profissional de Hotelaria tem, enquanto espaço frequentado por população de todas as idades, um papel importante para este Mercado e com ele pretende ter uma relação bastante próxima. Foram projetadas salas de aula cujo vão que evidencia a relação visual entre a escola e o próprio mercado substitui o quadro das salas de aula tradicionais. Pretende-se que esta ligação seja também física, no sentido dos alunos poderem, no espaço imediatamente em frente às salas, fazer demonstrações das valências aprendidas ao longo de cada curso.

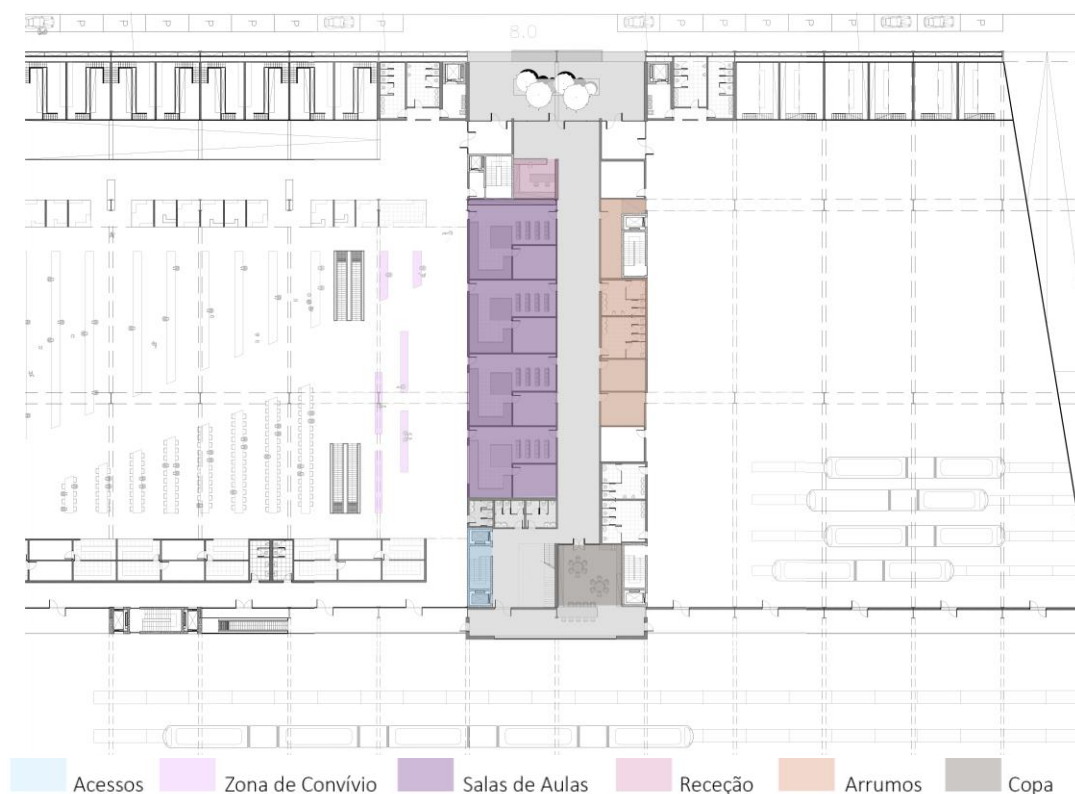


Figura 62 Imagem da Planta Piso 1 - Escola de Hotelaria, Fonte: Realizado pelos autores.

Neste piso inferior foram colocadas salas de apoio, de modo a auxiliar toda a logística que a função implica, nomeadamente, a refrigeração e o armazenamento de comida. Em paralelo com a existência destas salas, pretende-se que a aquisição dos alimentos seja feita dentro do próprio mercado, incentivando e auxiliando os alunos primeiro na parte das compras e depois na preparação. É da responsabilidade dos fornecedores ter sempre os produtos frescos, quer para a população em geral como para os alunos (Figura 62).

Apesar de se pretender que a zona de convívio entre alunos tenha lugar fora da escola e mais próximo da zona de venda, foi projetada uma pequena copa de apoio, onde os alunos poderão aquecer a comida que eventualmente tragam e até mesmo confeccionar algo simples. Para a compra de refeições, mediante um protocolo com a restauração e caso os alunos assim o pretendam, estes podem adquirir refeições um pouco mais em conta. Por outro lado, os alunos têm livre acesso à cantina, onde as refeições terão um valor simbólico. A intenção é que a comida servida na cantina seja confeccionada consoante o número de alunos que frequentem a escola, evitando os desperdícios e os custos extra.



Figura 63 Imagem da Planta Piso 2 - Escola de Hotelaria, Fonte: Realizado pelos autores.

O piso superior da Escola de Hotelaria é direcionado para a parte administrativa, com uma sala de reuniões, gabinetes de administração e ainda um bar para pequenas degustações. Mais uma vez, incentivam-se os professores a fazer as suas próprias refeições, na parte de restauração do mercado e também na cantina (Figura 63).

Inicialmente, foi pensada uma ligação direta entre a Escola de Hotelaria e a cantina, contudo, se procuramos a relação entre pessoas de vários géneros, faixas etárias e classes profissionais, optou-se por fazer a ligação principal através da passagem pelo centro do mercado.

Tendo em conta que a organização dos espaços dentro da estrutura existente acontece pela conjugação de cheios e vazios, falta-nos a abordagem ao segundo vazio do projeto, a Zona Expositiva.

A intenção desta zona passa pelo reforço da memória industrial, que se pretende manter viva dentro de todo o edifício. Assim, foram mantidas as locomotivas, à semelhança do que acontecia antigamente (Figura 64).



Figura 64 Imagem da Planta Piso 1 - Zona Expositiva, Fonte: Realizado pelos autores.

Com o aparecimento desta cidade em torno da circulação ferroviária, propomos uma zona ampla, dividida por painéis metálicos, onde podem ter lugar inúmeras atividades relacionadas com o tributo à memória industrial. A presença destes museus é muito importante porque ajuda na integração do património na sociedade atual, através da possibilidade da realização de exposições, organização de visitas com início neste edifício e que percorram todos os outros marcos industriais que o Barreiro tem. Permite também a realização de programas educacionais para sensibilizar as crianças para a procura deste movimento e legado industrial.

As habitações situadas no último piso, acedidas apenas pelos residentes, adotam o conceito de flexibilidade, permitindo a aquisição das mesmas por parte de indivíduos ou famílias cujo número possa aumentar ou diminuir, sem terem de se desfazer da casa. Assim, em torno de um núcleo central onde estão as instalações sanitárias e a cozinha, desenvolvem-se todas as áreas de estar e dormir, podendo ser divididas ou ampliadas com painéis em madeira que deslizam segundo calhas previamente instaladas no teto e no pavimento que, quando abertos se comportam como uma parede e, quando fechados, dão a ideia de armário (Figura 65).



Figura 65 Imagem da Planta Piso 2 - Habitação

A estrutura metálica é composta por quatro núcleos de duas águas, duas com oito metros de altura e duas com dez metros de altura, o que nos permitiu conjugá-los com a altura das habitações, criando, onde possível, casas com dois pisos habitáveis. Assim, as habitações com dois níveis desenvolvem-se de igual modo em torno de um núcleo cujo piso inferior contém a cozinha e uma instalação sanitária de serviço e o superior a instalação sanitária principal.

A construção do segundo piso permitiu, segundo a lógica de hierarquização, colocar as áreas de dormir e de trabalho no piso superior, enquanto as áreas comuns ficam no piso inferior de acesso mais imediato aos visitantes, como a sala de estar e a zona de refeições (Figura 66).

Na sua grande maioria, os vãos neste núcleo habitacional abrem-se sobre o mercado. Contudo, existem outros que se abrem zenitalmente para a estrutura metálica que sustenta a cobertura pré-existente. Ou seja, existe uma abertura recortada no teto da cozinha que, revestida a madeira escura de tom cinza, faz a ligação com o metal que constitui as asnas da cobertura a que os vãos dão acesso. Por outro lado, na instalação sanitária existem três rasgos retangulares, sobre o duche, o lavatório e a zona de vestir. Por ultimo, na sala sobre a parede de suporte ao sofá, a abertura criada permite a entrada de luz natural.

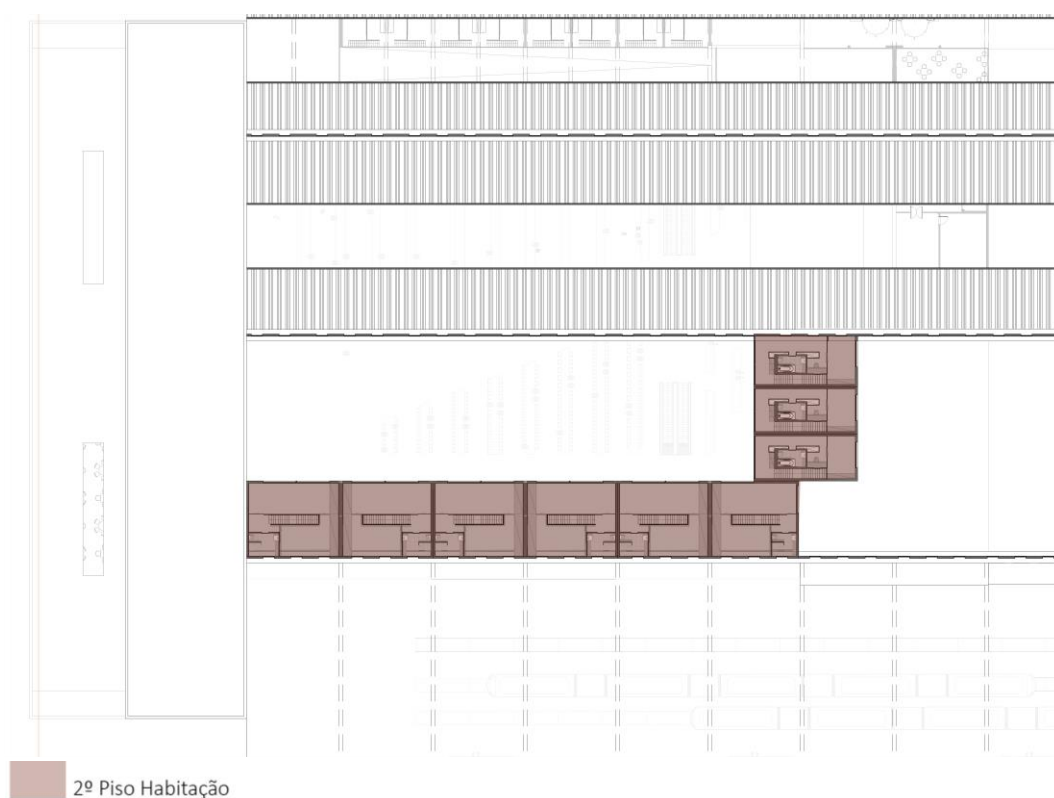


Figura 66 Imagem da Planta Piso 3 – Habitação, Fonte: Realizado pelos autores.

5.3.4 | MATERIAIS

A imagem do interior é gerada pela escolha dos materiais, o seu tratamento e aplicação. Tendo presente a sensação de frieza dos materiais mais trabalhados, aquando o aumento significativo da produção das linhas de caminho-de-ferro, procuramos conjugá-los com outros que transmitam conforto, em pontos estrategicamente definidos.

MERCADO

A circulação por todo o mercado será marcada pelo pavimento em betão afagado e pela estrutura metálica da cobertura, que será visível na maioria dos espaços. A homogeneidade do pavimento contínuo será interrompida pelas bancadas destinadas à venda de frutas e legumes e pelas mesas da restauração.

O material das bancadas terá que ser útil para o seu uso e também facilmente lavável. Optou-se por desenhar bancadas com perfil em “T”, em que o tampo de trabalho, exposição e venda será em aço inoxidável lacado a preto. As mesas para a restauração seguem a mesma linha das bancadas mas com uma altura superior, para permitir o uso de bancos altos, estes de estrutura metálica lacada a preto e assento em madeira.

O pavimento dos quiosques destinados à venda de peixe, carne e alimentos da charcutaria, será em betão afagado, facilitando a lavagem e reduzindo o desgaste dos materiais. Nestes espaços será dada a possibilidade de expandir a zona de venda através da abertura de painéis de madeira escurecida, que dividem os quiosques dois a dois. A madeira terá continuidade para os móveis necessários à venda, armazenamento e condicionamento dos produtos e também para a pala que abre cada um dos quiosques. Estas palas, à semelhança do Mercado do Bolhão, são utilizadas para dar dinamismo às fachadas interiores que estão diretamente relacionadas com o átrio principal do mercado. As paredes que ficam à vista serão em microcimento, mais uma vez por facilitar a sua limpeza.

ESCOLA DE HOTELARIA

No caso da Escola de Hotelaria, o pavimento nas salas, gabinetes e circulações será em madeira escurecida para que o conforto da madeira esteja aliado à cor cinza dos materiais. As paredes e o teto serão rebocados e pintados a branco para não tornar o ambiente pesado. As bancadas da Escola serão iguais às do mercado, na eventualidade de terem de ser transportadas para o mercado para a realização de demonstrações à comunidade, evitando que haja distinção das que, naturalmente, lá existem e das que pontualmente são lá colocadas.

As cadeiras terão a mesma configuração que os bancos altos da restauração, mas permitirão ser adaptados em altura, conforme a conveniência para a atividade para que serão necessários.

ZONA EXPOSITIVA

O pavimento de toda a zona expositiva será igualmente em betão afagado, pontualmente interrompido pelos carris onde assentam as locomotivas. Estas podem ser vistas por dentro ou por baixo, através de escadas metálicas.

A fachada associada à Escola de Hotelaria será em microcimento (Figura 71), para contrastar com a fachada oposta, completamente envidraçada. Esta última, como está recuada em relação ao plano da cobertura, não irá ter demasiada incidência solar.

Os painéis que dividem o espaço expositivo são em madeira e deslocam-se em quatro sentidos diferentes, segundo calhas colocadas na estrutura metálica da cobertura.

HABITAÇÃO

As paredes interiores serão constituídas por um pano de alvenaria de tijolo térmico com isolamento pelo exterior (Sistema ETICS). Foi escolhida esta solução construtiva porque, apesar de se tratarem de paredes interiores, as fachadas são envidraçadas. No inverno, isto permite a entrada de calor. Por outro lado, no verão, a entrada de calor aumenta exponencialmente, pretendendo-se evitar que se transmita para as habitações, resultando num correto isolamento térmico.

O pavimento será novamente em madeira escurecida, em todas as áreas comuns e quartos, enquanto nas instalações sanitárias será em microcimento, o que irá contrastar com as paredes, móveis e louças brancas. Por outro lado, a parede do duche será em microcimento, tornando este espaço mais íntimo.

CAPÍTULO 6 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fundamentação teórica apresentada serviu de base e fundamentou o Projeto Final de Mestrado. O desenvolvimento de cada capítulo teve como preocupação fundamental abordar os assuntos mais relevantes em torno da temática da cidade e do mercado, nas suas diferentes escalas.

O estudo da cidade industrial e das suas características serviu para apresentar e analisar o movimento que desencadeou a necessidade de construção de edifícios nessas cidades, para trabalhar e habitar, em que os lugares de lazer e convívio eram totalmente esquecidos. A produção passou a ser o mais importante e com isso a construção de infraestruturas restringiu-se a locais de trabalho, de dormir e a espaços que eram considerados realmente indispensáveis à subsistência e ao bom desempenho dos trabalhadores.

A temática em torno dos mercados atuais permitiu estudar todo o conjunto de características indispensáveis àqueles mercados, que tinham inerentes uma preocupação de consolidação da cidade onde estão inseridos, ou que, de algum modo, contribuem para essa agregação sem uma ação direta. Os mercados na atualidade procuram ser intergeracionais, onde a maioria das necessidades podem ser resolvidas independentemente das características etárias de cada um.

O mercado proposto tem como objetivo principal voltar a unir dois pólos da cidade do Barreiro que atualmente se encontram separados pela linha férrea, a zona Norte e Sul. Propõe-se uma envolvente funcional e aprazível e um mercado como um local de incentivo à sociabilidade, lazer e relações intergeracionais. Associado a estas necessidades atuais, pretende-se manter a vertente tradicional de compra e venda de produtos em que as relações de vizinhança são o ponto forte.

A abordagem ao Barreiro permitiu-nos perceber que este teve um crescimento descontrolado, num período industrial e que do período subsequente, o pós-industrial, ficaram áreas fragmentadas e vazios urbanos. O conhecimento da génese, organização espacial e construtiva foram fundamentais para que o estudo do desenvolvimento da cidade ficasse consolidado.

Foi tomada a decisão de intervir num edifício patrimonial industrial, devido à importância que o mesmo tem para a cidade, tendo em conta que nele pode ser identificado a memória do seu crescimento. Assim, todos os espaços com esta conotação

no Barreiro foram analisados, percebendo a prioridade de intervenção. Na escolha foi também tido como fator a importância que os núcleos fabris tiveram ou têm para as pessoas.

No vazio urbano escolhido estão inseridas as oficinas da EMEF e circulações ferroviárias, viárias e pedonais que têm um papel de elevada importância para a vivência do espaço. Foi reabilitado, moldando todos os aspetos referidos como importantes num mercado.

No que toca à avaliação feita a esta intervenção, é notória a intenção de alterar o menos possível aquela que é a imagem exterior dos edifícios e, consequentemente a sua relação com a envolvente. Em oposição, o interior sofre significativas alterações, com o objetivo de tornar o espaço atrativo, relativamente aos usos.

A proposta final apresentada no âmbito do Projeto Final de Mestrado decorre da decisão de implementar uma nova função naquele que é um espaço e uma forma marcante para a própria cidade. Vários fatores foram conjugados de modo a permitir uma harmonia entre todos os elementos da proposta, resultando assim no elemento arquitetónico, o mercado multifuncional, com funções comerciais, habitacionais e profissionais como mais-valias para a reabilitação da cidade do Barreiro.

- ALMEIDA, A.** (1988). Perfis demográficos e modos de industrialização - o caso do Barreiro. In *Análise Social*, vol. 100 , pp. 449-460.
- ANDERSON, S.** (1981). *Oppositions, a Journal for ideas and criticism in Architecture*. London: The MIT Press.
- ANDERSON, S.** (2000). *Peter Behrens and a New Architecture for the Twentieth Century*. London: The MIT Press.
- APPLETON, J.** (2013). Reabilitação de Livros Antigos, *Edições Orion, Amadora*.
- BARRETA, J.** (2002). *Organização e Gestão dos Mercados Municipais, Mudar e Inovar para competir*. Lisboa: GEPE.
- BORDE, A.** (2003). Percorrendo os Vazios Urbanos. In *X Encontro Nacional da ANPUR (Associação Nacional de Planeamento Urbano e Regional)*. Belo Horizonte: Anais do X ENA.
- BRANSÃO, L.; SMITH, V.; SPERB, T. M., e PARENTE, M.** (2006). Narrativas intergeracionais. In REMOR, E, *Psicologia: Reflexão e Crítica*. Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Disponível em: www.scielo.br/prc, consultado em maio de 2017.
- CARMONA, R.** (2010). O Barreiro Operário. Anos 30/50. Um retrato social. In MENDES, J. e FARIA, M. *Industrialização em Portugal no século XX, O caso do Barreiro*. Lisboa, pp. 231-248.
- CARMONA, R.** (2011). A Cultura Ferroviária no Barreiro. In, *Colóquio internacional dos 150 anos do caminho-de-ferro no Barreiro, Câmara Municipal do Barreiro*.
- CHOAY, F.** (1965). *O Urbanismo, Utopias e Realidades, Uma antopologia*. São Paulo: Perspectiva S.A.
- CHOAY, F.** (2000). *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70.
- COSTA, E.** (2012). Património e Território urbano em cartas patrimoniais do Século XX. In *Finisterra*, vol.93, pp. 5-28.

CORDEIRO, D.; **RAMOS, H. e MARTINEZ, L..** (2016). *Plano Municipal dos Mercados de Lisboa 2016-2020*, Câmara Municipal de Lisboa.

CUSHMAN & WAKEFIELD (2011). *O comércio de rua em Lisboa e Porto*. Lisboa: Cushman & Wakefield.

FARIA, C. (2010). Industrialização - Urbanização: que relações? O caso do (ante)plano de urbanização da vila do Barreiro (1957). In MENDES, J. e FARIA, M. *Industrialização em Portugal no século XX, O caso do Barreiro*. Lisboa, pp. 347-364.

FARIAS, H. (2015). *Repensar a Habitação contemporânea: Flexibilidade, Adaptabilidade, Ambiguidade funcional e desierarquização do espaço doméstico*. Faculdade de Arquitetura, Universidade de Lisboa.

FERREIRA, P. (2011). Envelhecimento activo e relações intergeracionais. In *Anais do XV Congresso Brasileiro de Sociologia*.

FUSCO, R. (1981). *Historia de la arquitectura contemporánea*. Madrid: Blume.

GOMES, G. (2010). A Companhia de União Fabril nos anos 70 - a procura de novas estratégias. In MENDES, J. e FARIA, M. *Industrialização em Portugal no século XX, O caso do Barreiro*. Lisboa, pp. 93-108.

HABRAKEN, J. (1979). *El diseño de soportes*. Barcelona: Gustavo Gili.

HENRIQUES, M. (2016). *Os mercados no século XXI: novas perspectivas de apropriação do espaço público*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura e Artes, Universidade Lusíada de Lisboa.

JACOBS, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. Singapore: Penguin Books.

LOPES, R. (2010). Considerações sobre os mercados públicos: relação de sociabilidade e vitalidade urbana nas cidades. In *III Colóquio Internacional sobre Comércio e Cidade: uma relação de origem*. Brasil.

MENDES, J. e FARIA, M. (2010). *Industrialização em Portugal no século XX, O caso do Barreiro*. Universidade Autónoma de Lisboa, Instituto de Investigação Pluridisciplinar.

MARQUES, M. (2014). *Ainda há lugar para os Mercados Municipais? Repensar o consumo, as sociabilidades e as centralidades urbanas. Os casos de Barcelona e Lisboa*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Instituto Superior Técnico, Universidade de Lisboa.

MATOS, A.; RIBEIRO, I. e SANTOS, M. (2003). Intervir no Património Industrial: das experiências realizadas às novas perspectivas de valorização. *Actas do Colóquio de Museologia Industrial - Reconversão e Musealização de Espaços Industriais*. Porto: APAI - Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial, pp. 22-32.

MONTEYS, X. (2007). La ciudad, la esquina y la casa” in *Quaderns*, nº25, pp.58-68

MOREIRA, C. (2006). O entendimento do Património no contexto local. In *Revista Oppidum*, nº1, pp. 127-140.

MUMFORD, L. (1961). *The City in History - It's Origin, It's Transformations and It's Prospects*. London: Penguin Books.

NEVES, P. (2010). Gerir o crescimento empresarial – a evolução da estrutura organizativa da CUF, 1865-1975. In MENDES, J. e FARIA, M. *Industrialização em Portugal no século XX, O caso do Barreiro*. Lisboa, pp. 37-58.

NONELL, A (1992). *O Mercado do Bolhão, Estudos e Documentos*. Porto: Rocha/artes gráficas Lda.

PEREIRA, J. (2015). *A Multifuncionalidade como instrumento e dinamização dos centros urbanos*. Dissertação de Mestrado em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura e Artes, Universidade Lusiada do Porto.

RIPOL, J. (2008). Mercados Municipales: Un servicio público que aúna tradición y modernidad. *Distribución y Consumo*, nº97, pp. 66-69.

ROSSONE, J. (2012). *Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo* . Disponível em: <http://othaudoblog.blogspot.pt/2012/07/uma-cidade-contemporanea-para-3-milhoes.html>, consultado em maio de 2017.

SANTOS, E. e MATOS, M. (2010). Abandono e Reutilização de edifícios industriais no Barreiro. In MENDES, J. e FARIA, M. *Industrialização em Portugal no século XX, O caso do Barreiro*. Lisboa, pp. 365-384.

SERRANO, A. (2010). *Reconversão de espaços industriais, Três projetos de intervenção em Portugal*. Dissertação de Mestrado. Instituto Superior Técnico de Lisboa, Universidade de Lisboa.

SOLÀ-MORALES, I. (2002). *Territórios*. Barcelona: Gustavo Gili.

WEBGRAFIA

Blog sobre o Bolhão. Disponível em:

<http://manifestobolhao.blogspot.pt/2008/07/verdade-do-mercado-do-bolho.html>,

consultado em maio de 2017.

Câmara Municipal do Barreiro/Espaço Memória. Disponível em:

<http://memoriaefuturo.cm-barreiro.pt/>, consultado em maio de 2017

Câmara Municipal do Porto. Disponível em:

<http://www.porto.pt/>, consultado em novembro de 2017

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Territorial. Disponível em: [http://www.ccdr-](http://www.ccdr-lvt.pt/pt/planos-directores-municipais/455.htm)

[lvt.pt/pt/planos-directores-municipais/455.htm](http://www.ccdr-lvt.pt/pt/planos-directores-municipais/455.htm), consultado em maio de 2017

Diário Notícias. (Dezembro de 2016). Disponível em:

<http://www.dn.pt/sociedade/interior/mercados-de-lisboa-aterceira-geracao-esta-a-voltar-5359098.html>

Archdaily. Disponível em:

<https://www.archdaily.com/429700/ad-classics-the-tate-modern-herzog-and-de-meuron>,

consultado em maio de 2017

Restos de Coleção. Disponível em:

<http://restosdecoleccion.blogspot.pt>, consultado em novembro de 2017

ANEXOS I – PEÇAS DESENHADAS

ANEXOS II – PORTFÓLIO DE TRABALHO

ANEXOS III – FOTOGRAFIAS DAS MAQUETES DE ESTUDO

ANEXOS IV – PAINÉIS FINAIS

ANEXOS V – MAQUETES FINAIS

ANEXOS I – PEÇAS DESENHADAS

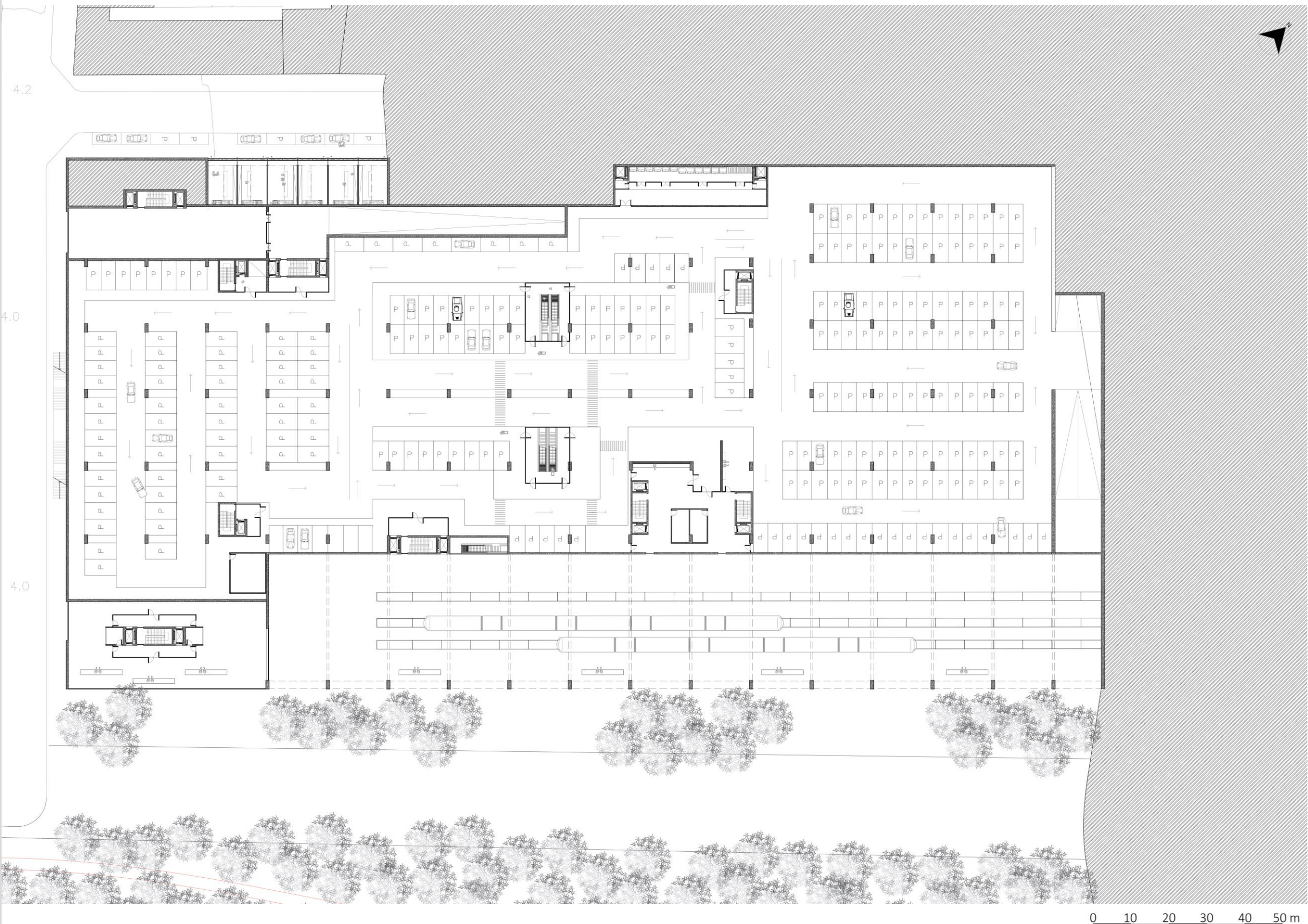
- Planta de Localização
- Planta de Implantação
- Planta Piso -1
- Planta Piso 0
- Planta Piso 1
- Planta Piso 2
- Planta Piso 3
- Cortes AA' e BB'
- Cortes CC' e DD'
- Alçados Nordeste e Sudoeste
- Alçados Noroeste e Sudeste



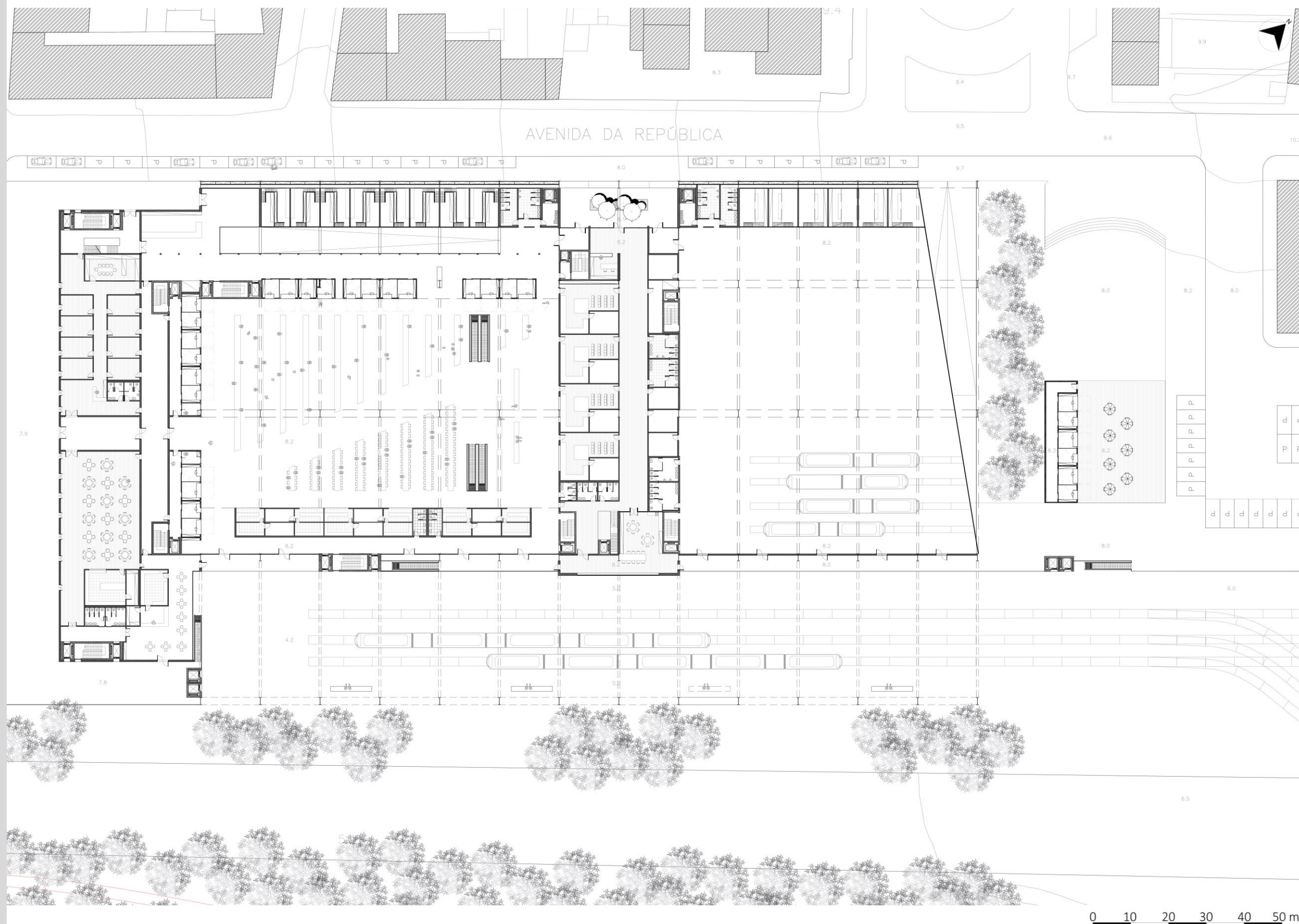


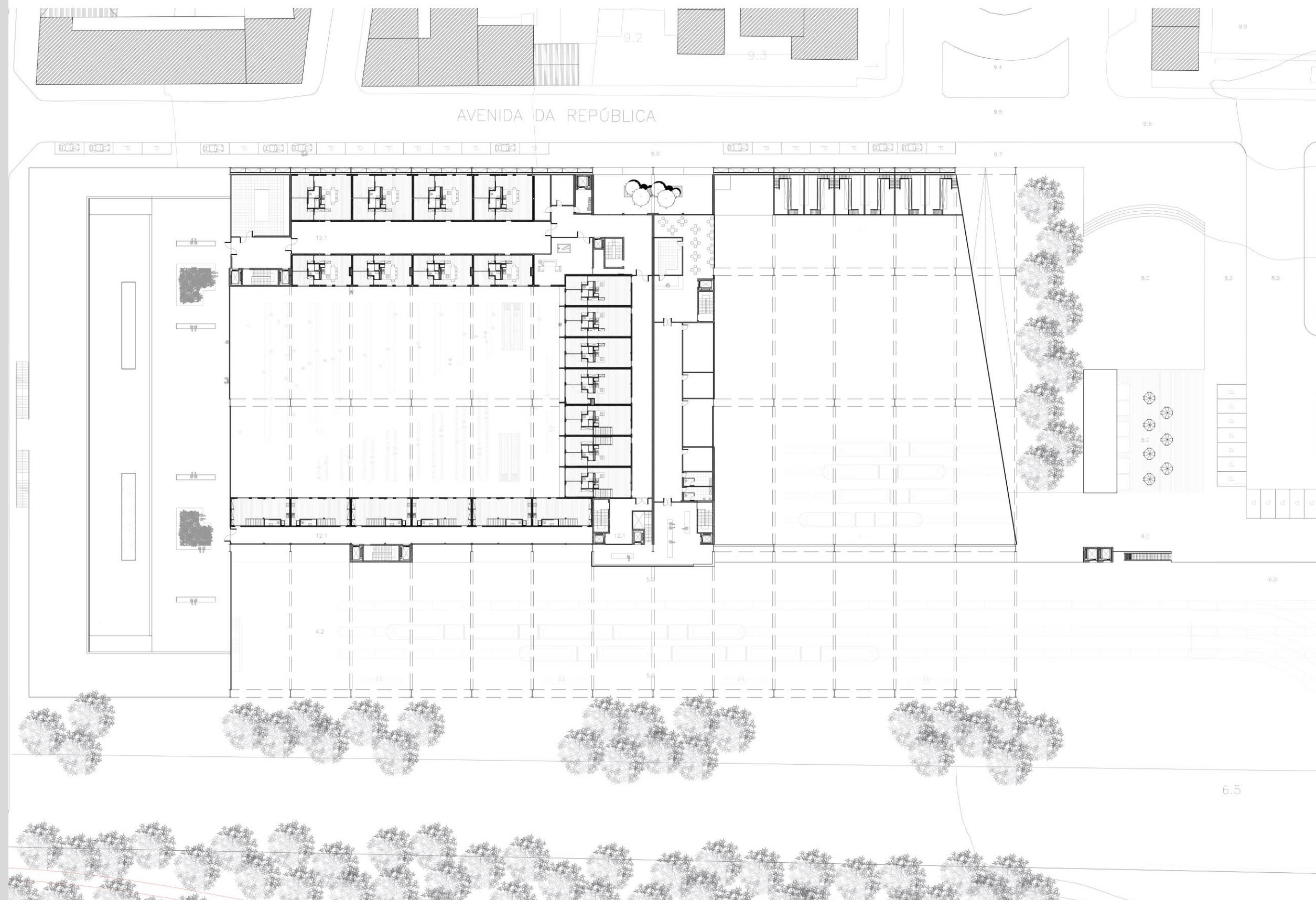


0 10 20 30 40 50 m

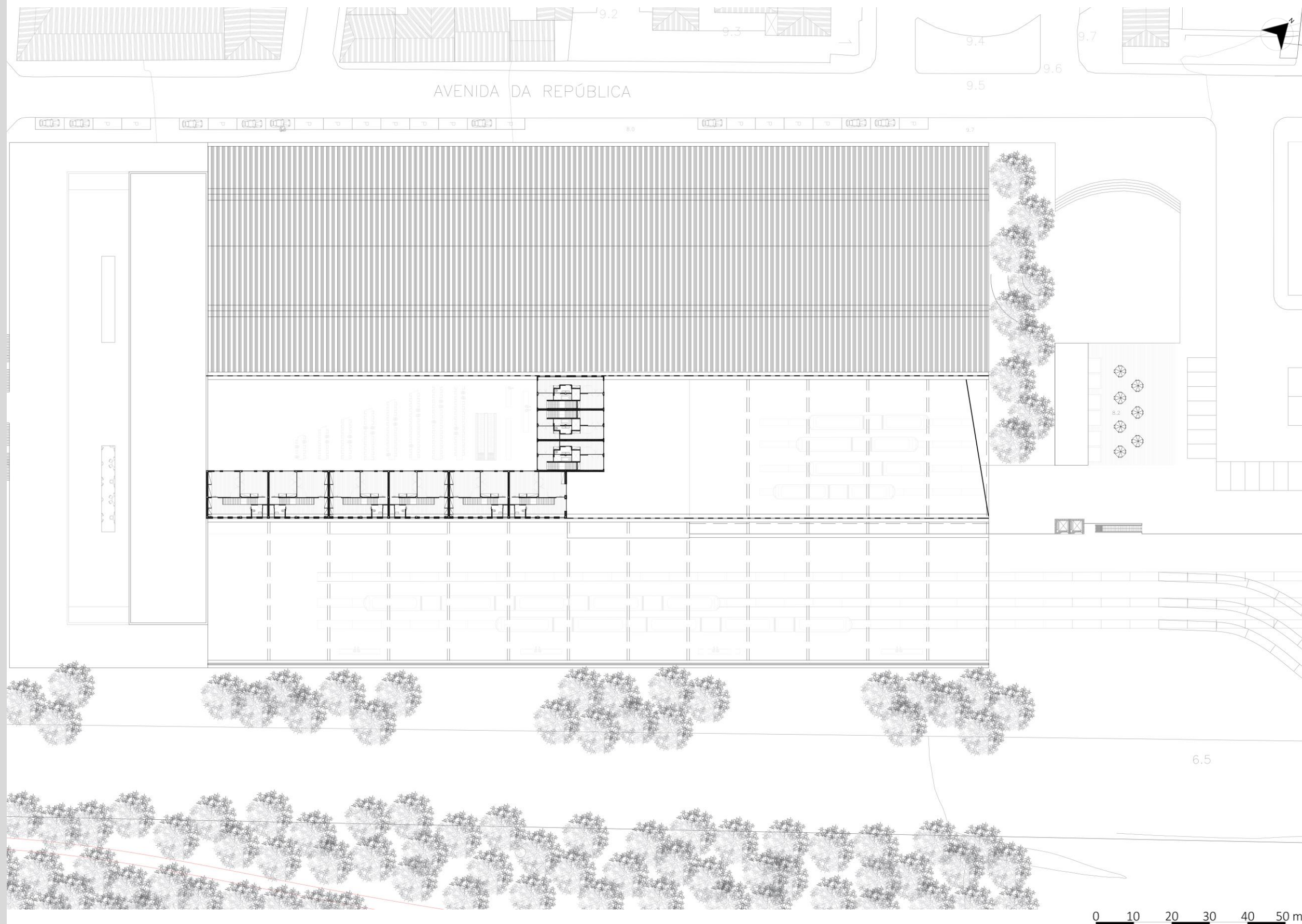


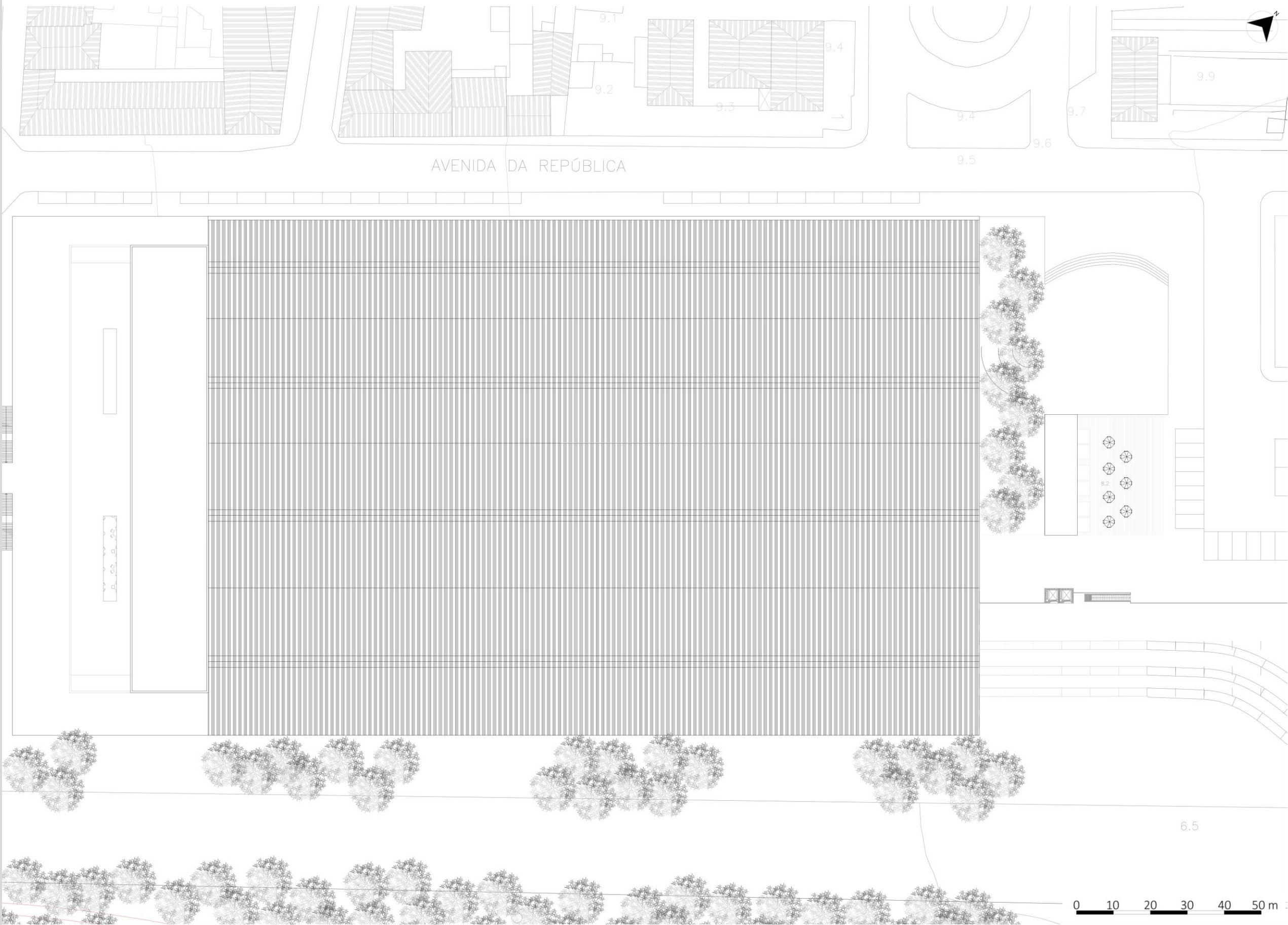
Planta Piso 1



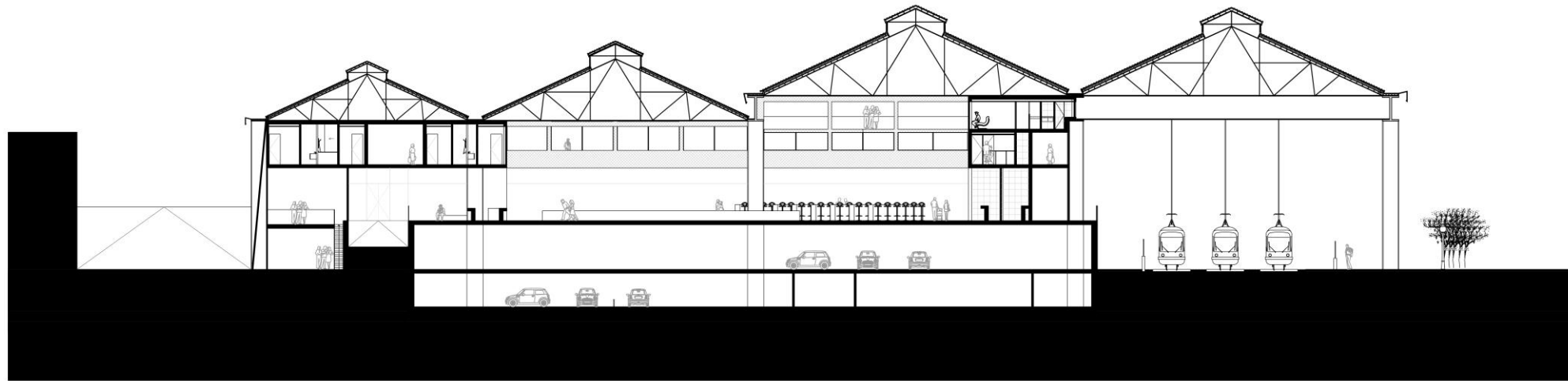


0 10 20 30 40 50 m





Corte AA'

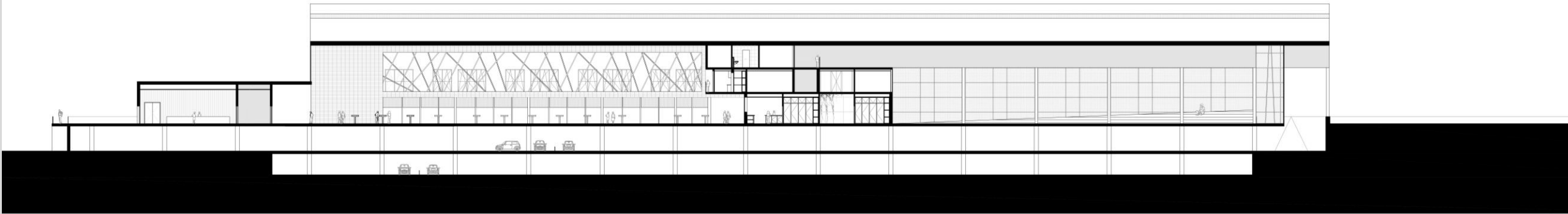


Corte BB'

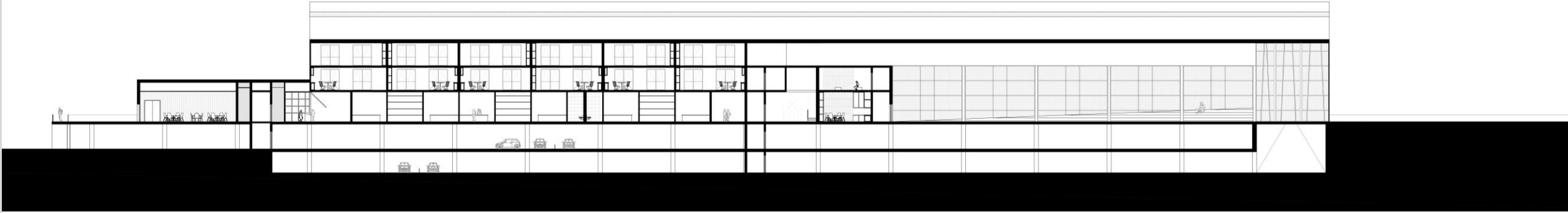


0 10 20 30 40 50 m

Corte CC'

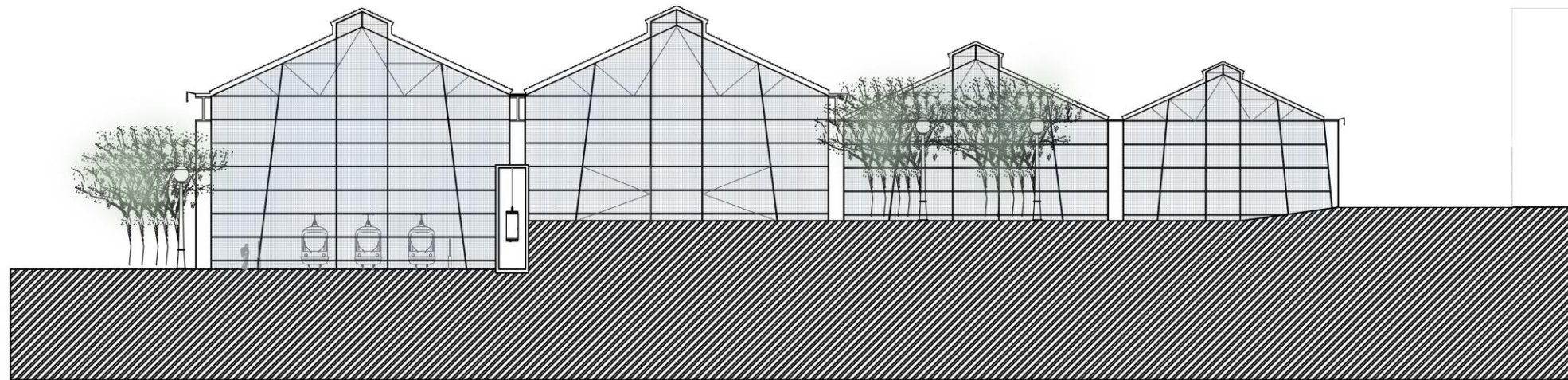


te DD'

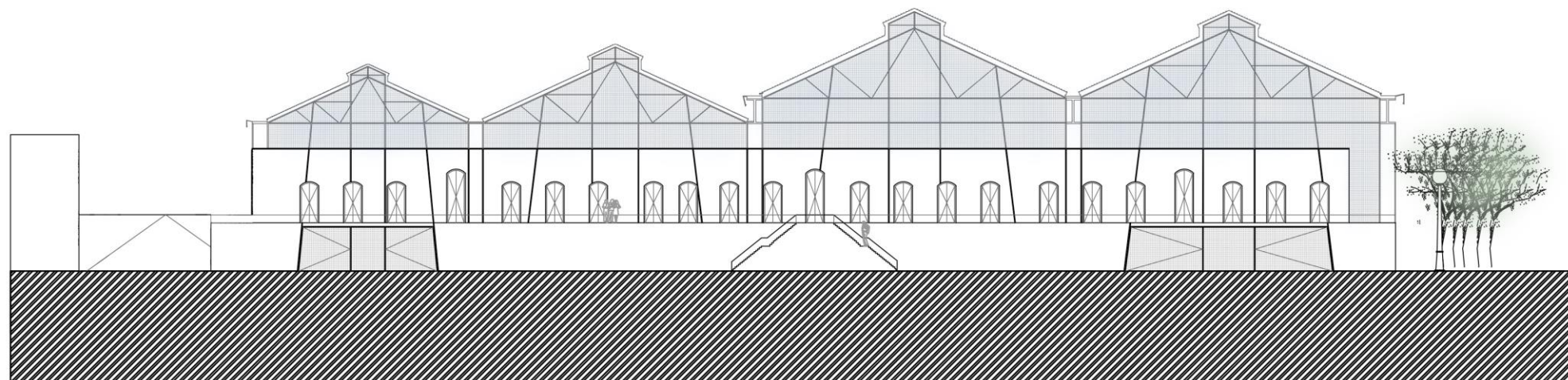


0 10 20 30 40 50 m

Alçado Nordeste

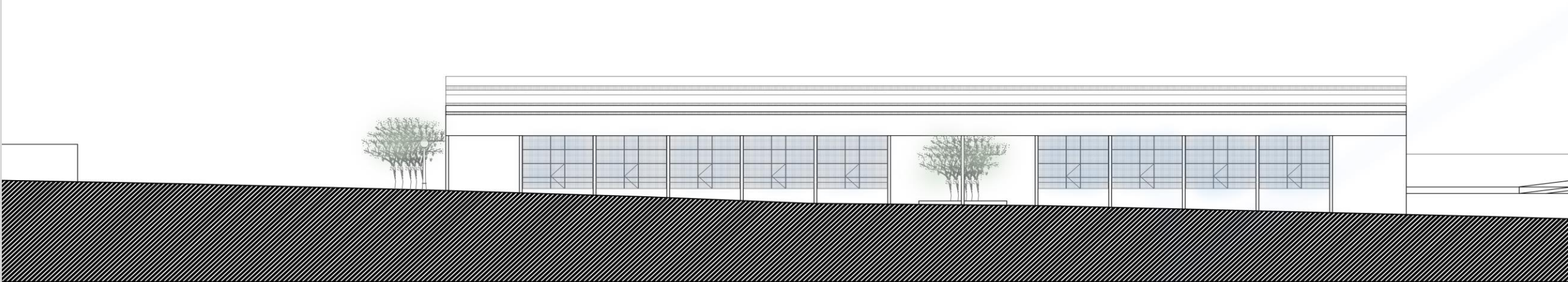


Alçados Sudoeste



0 10 20 30 40 50 m

Alçado Noroeste

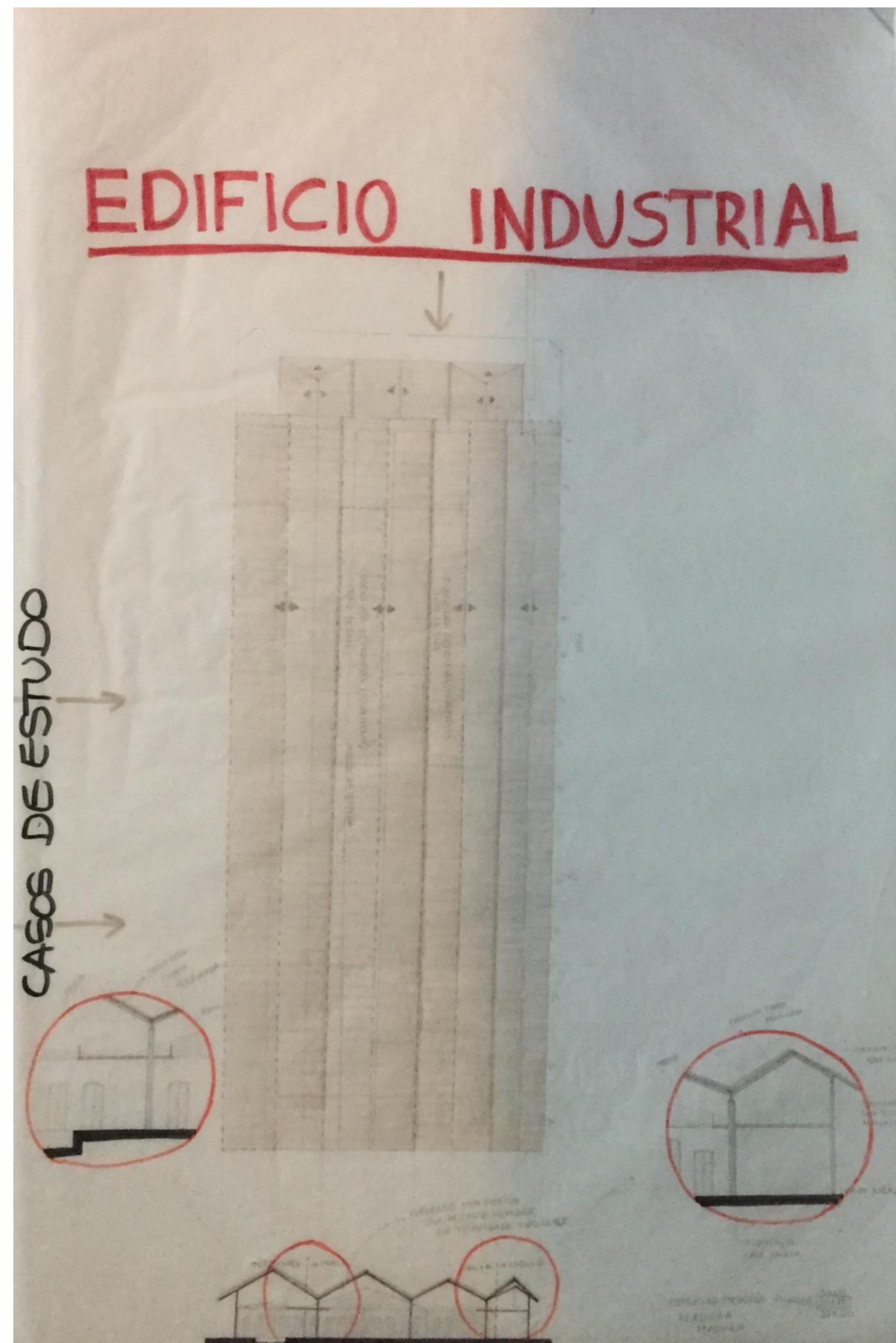
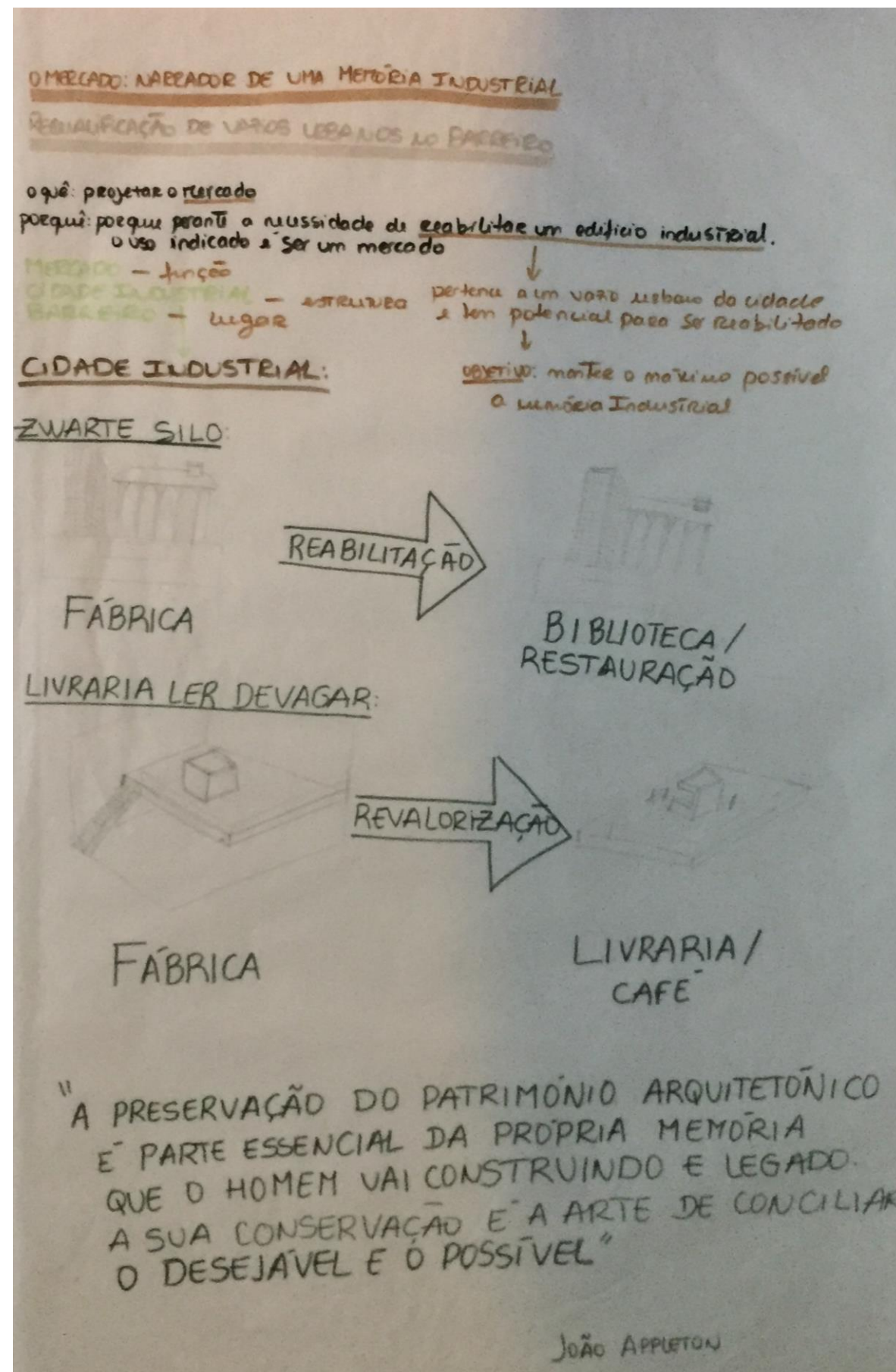


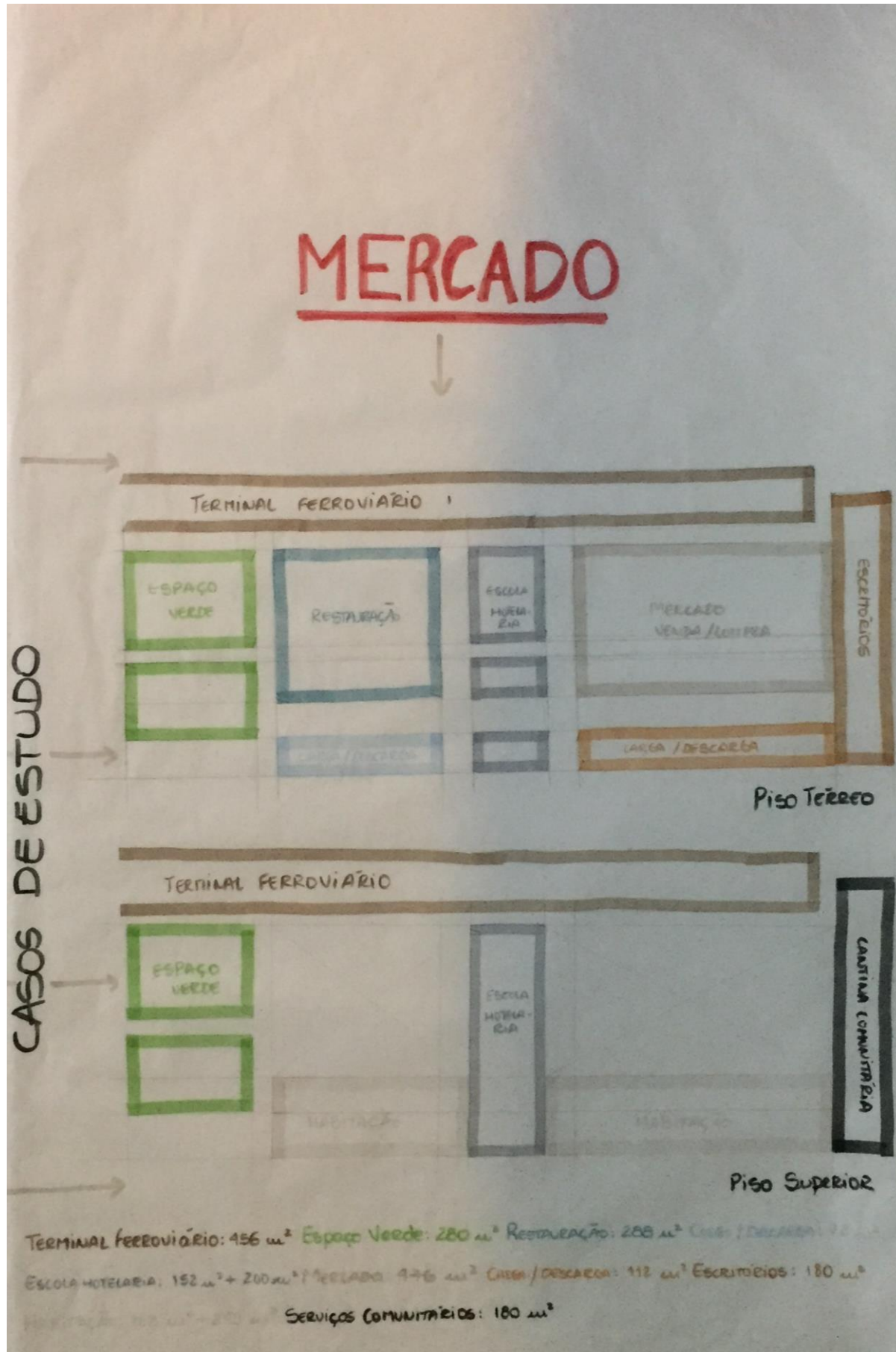
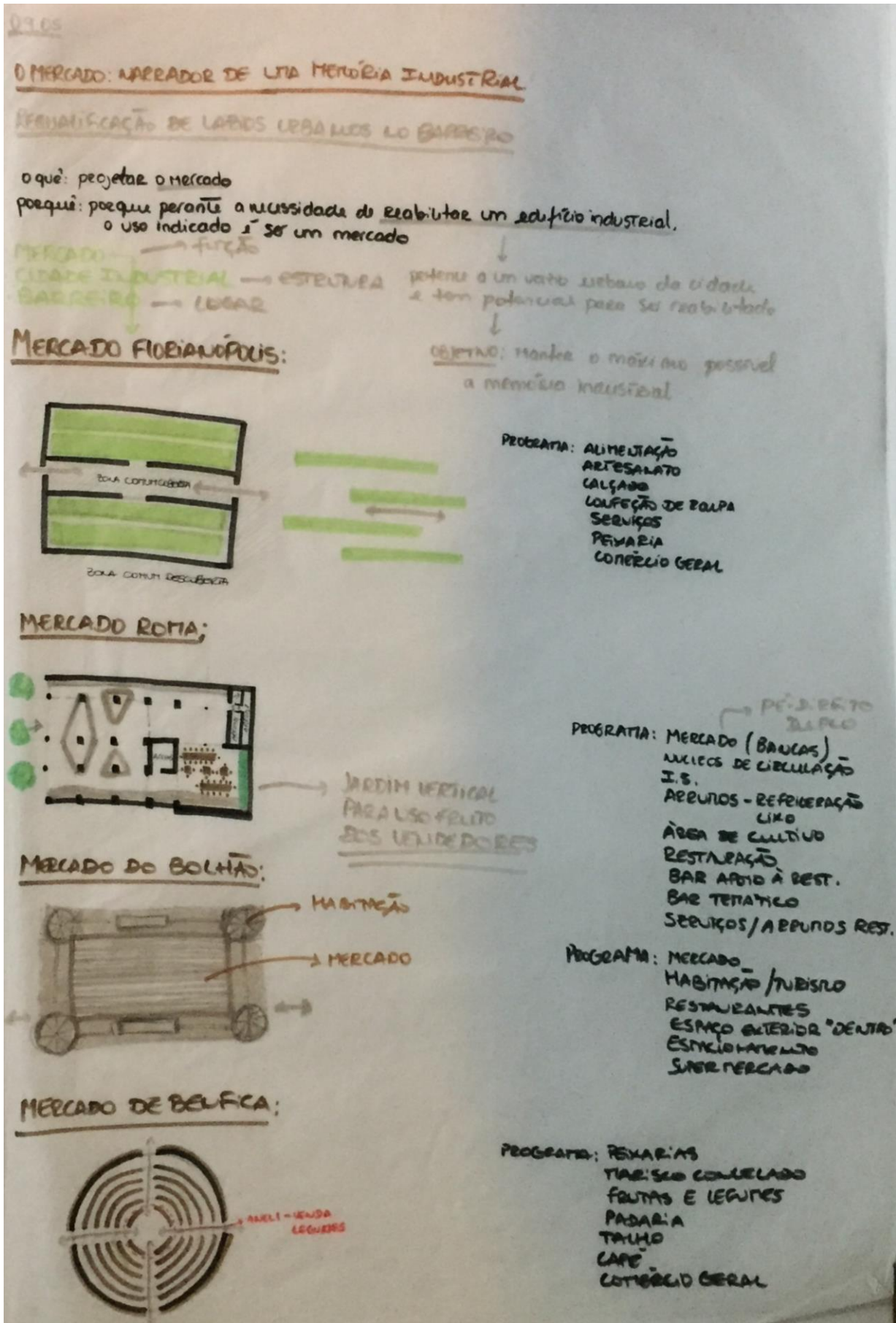
Alçado Sudeste

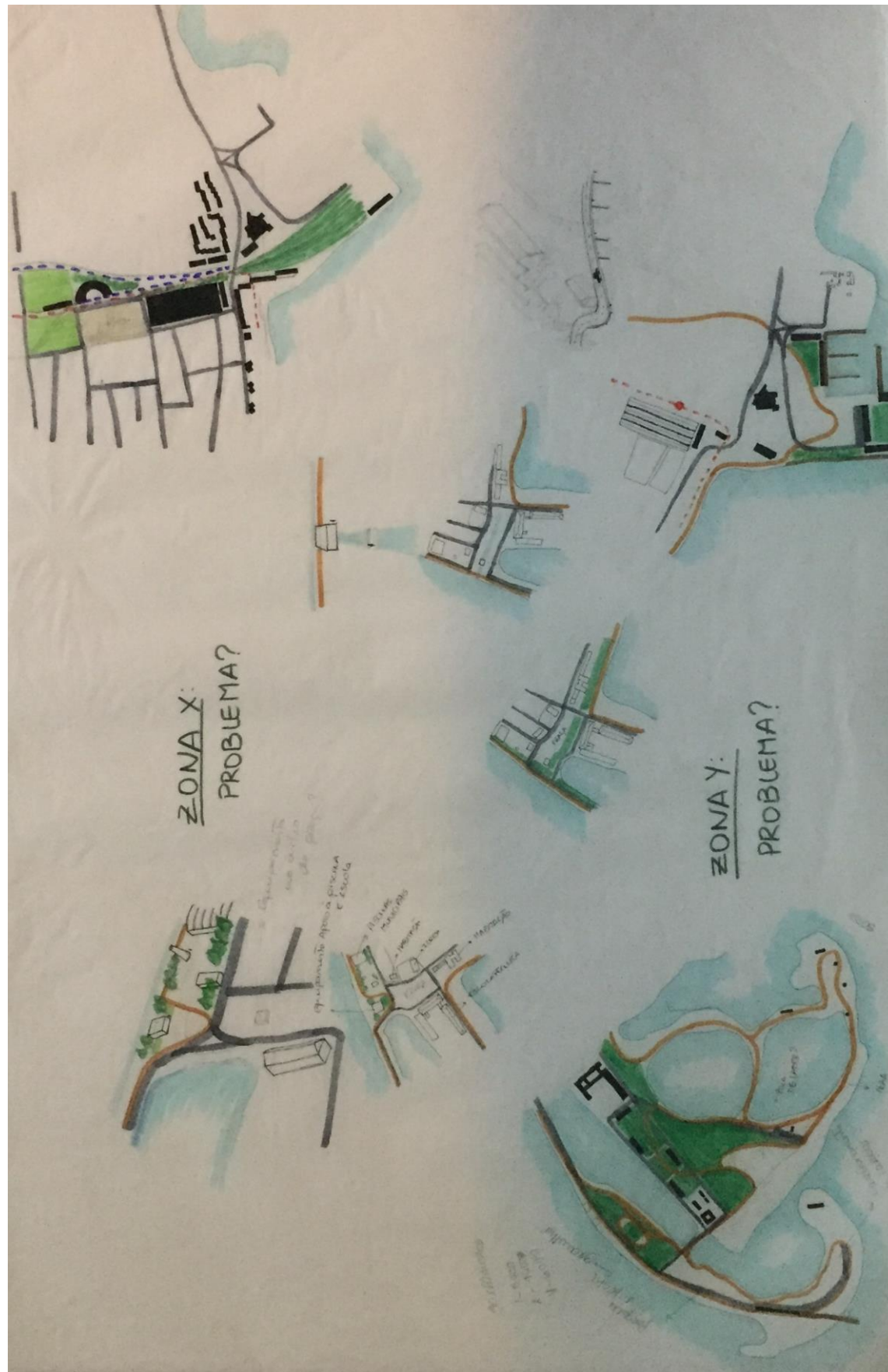


0 10 20 30 40 50 m

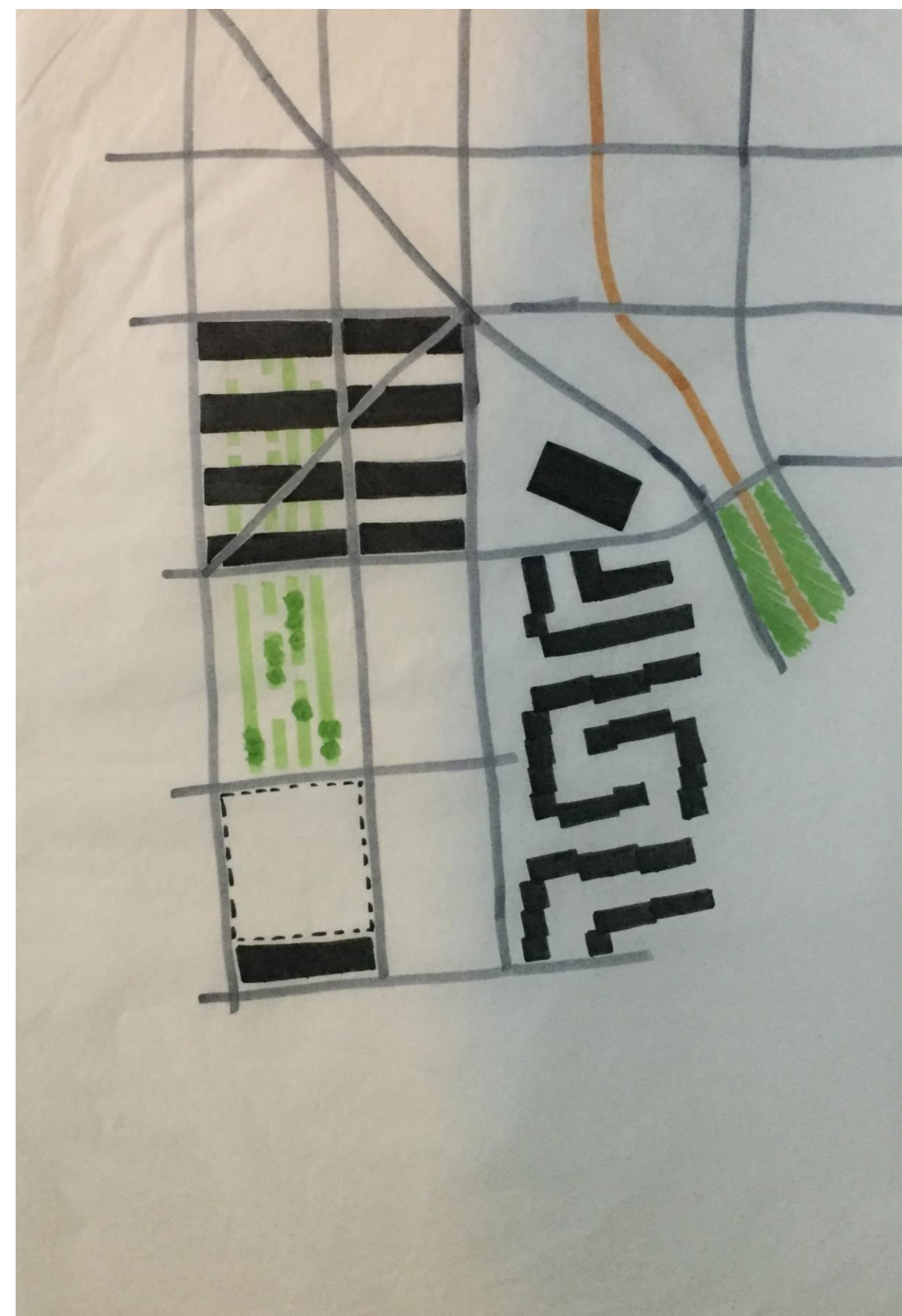
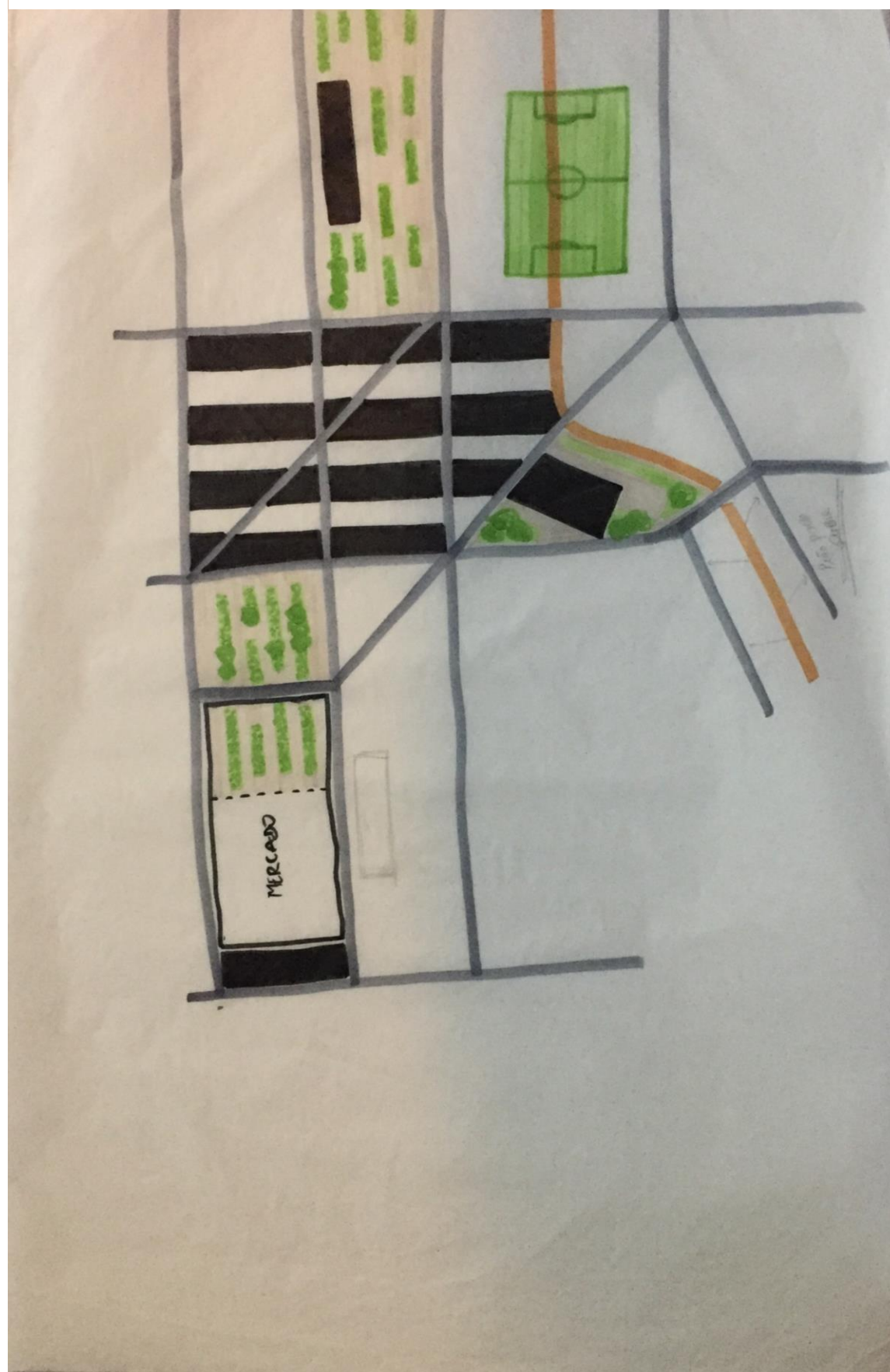
ANEXOS II – PORTFÓLIO DE TRABALHO





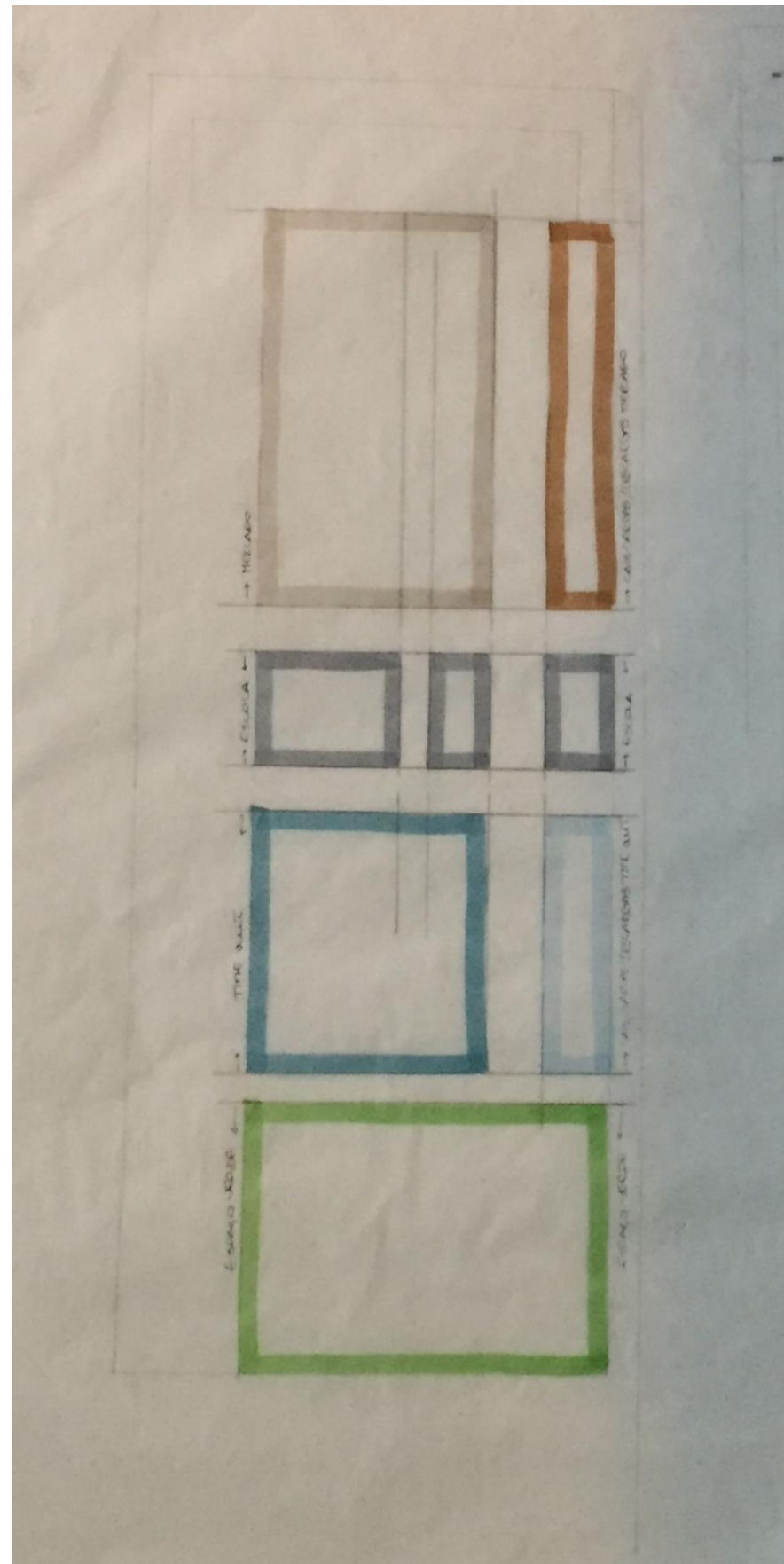


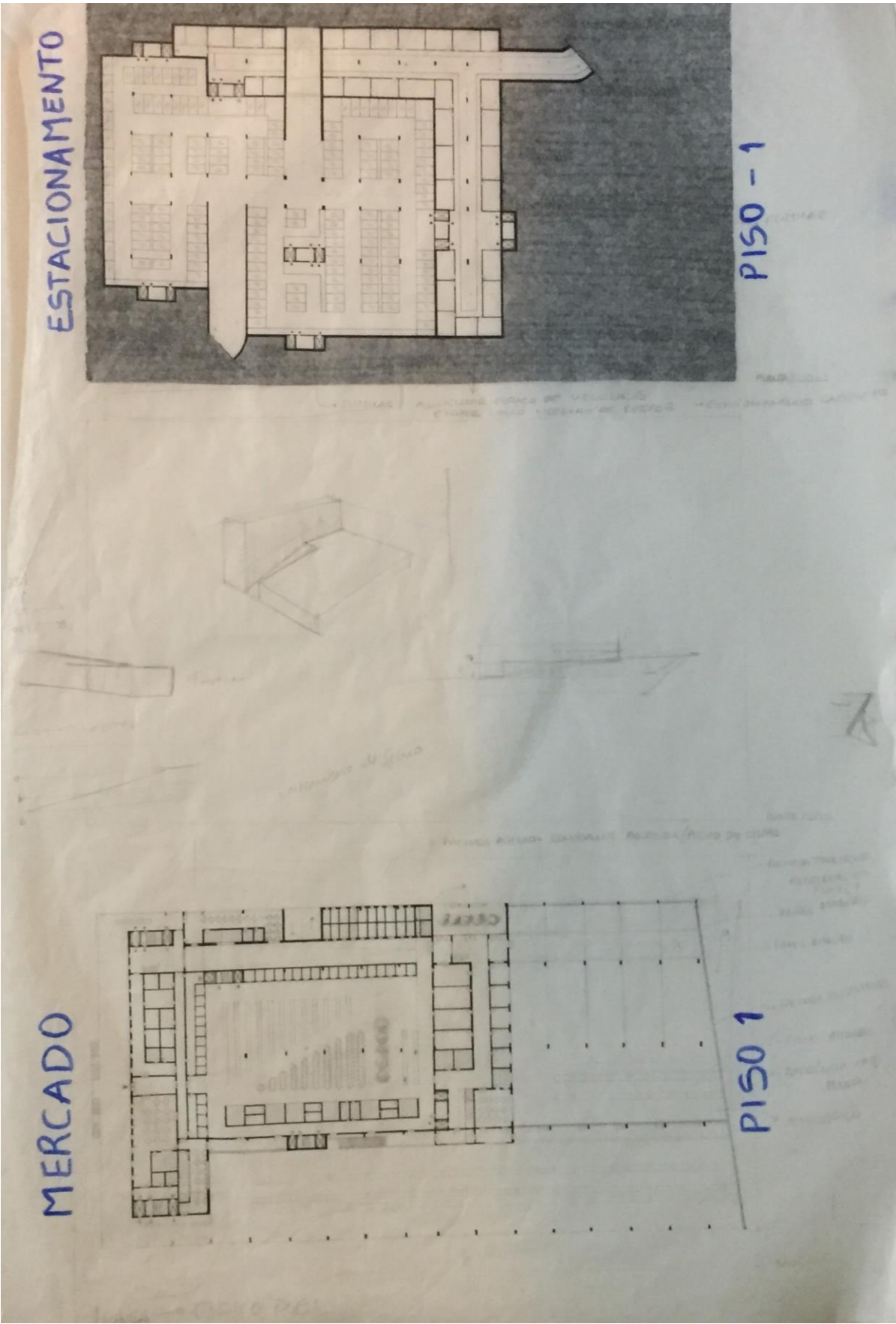
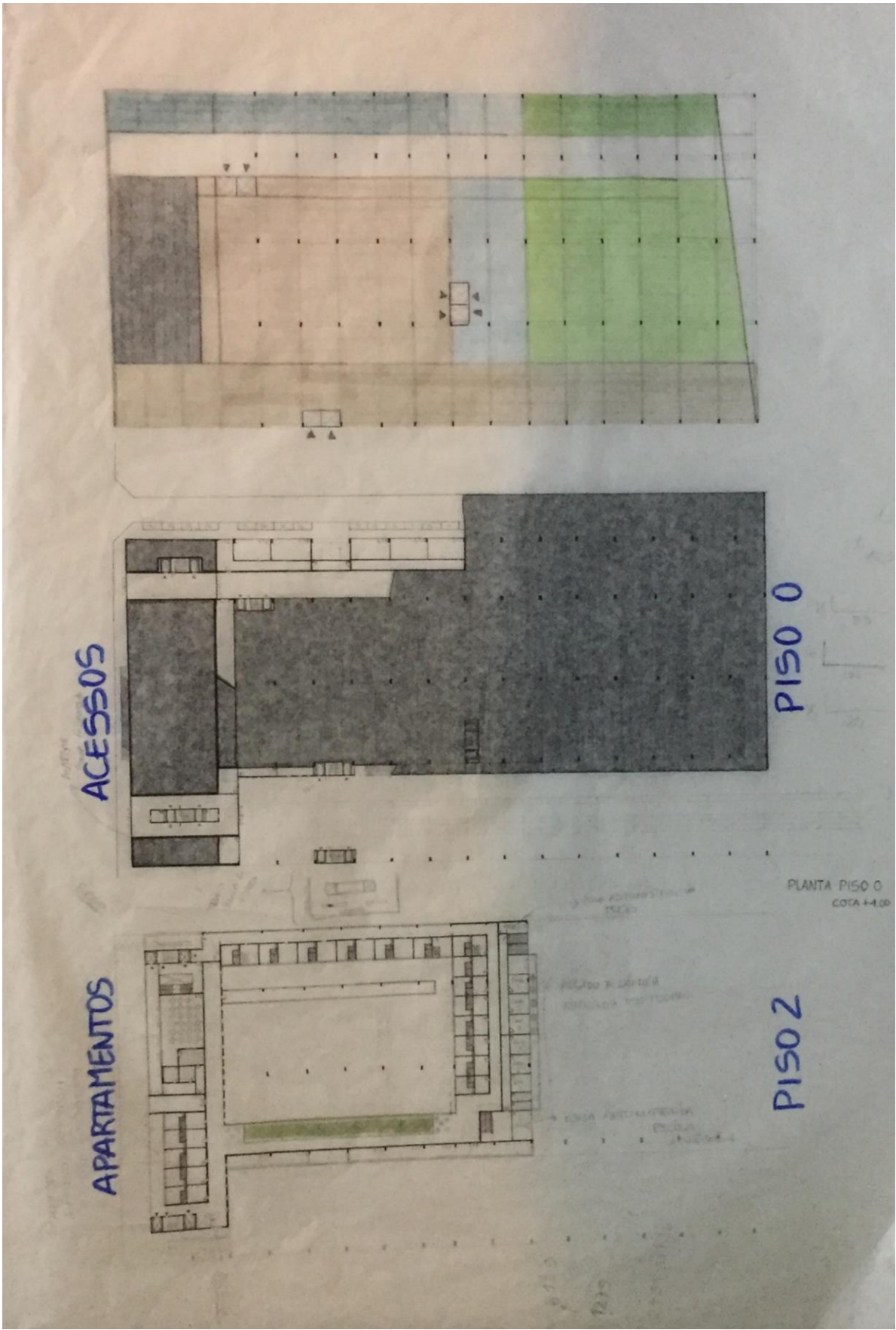


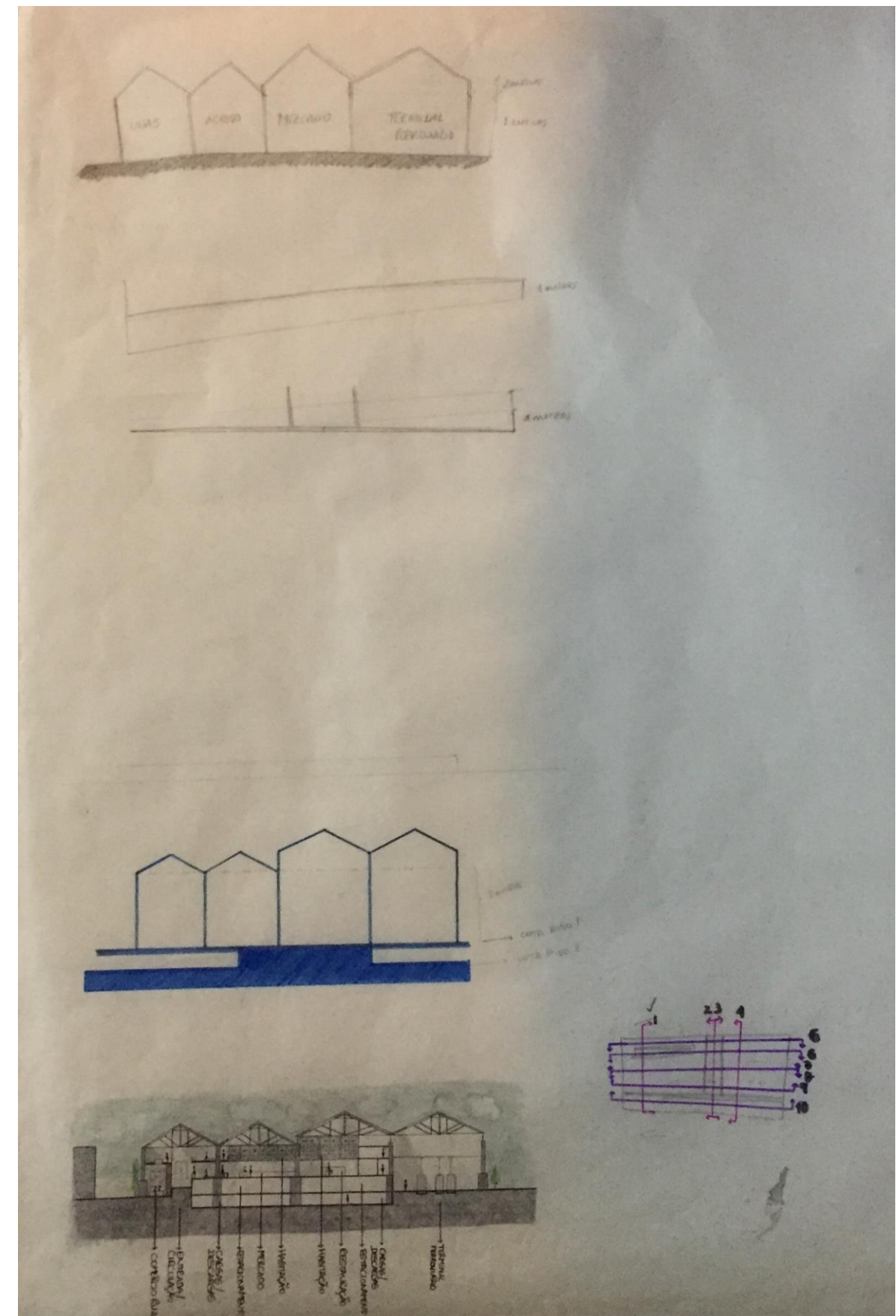
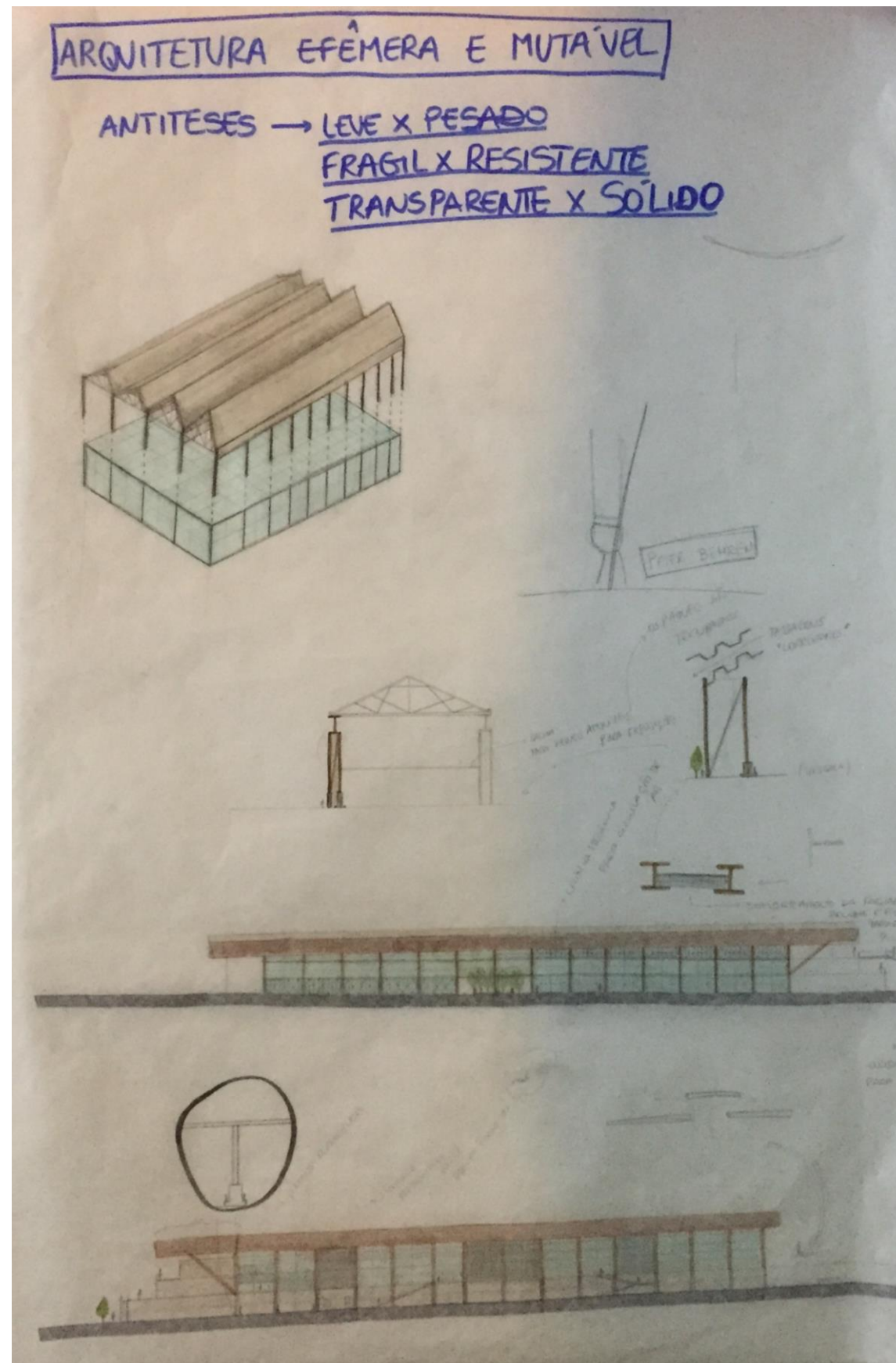


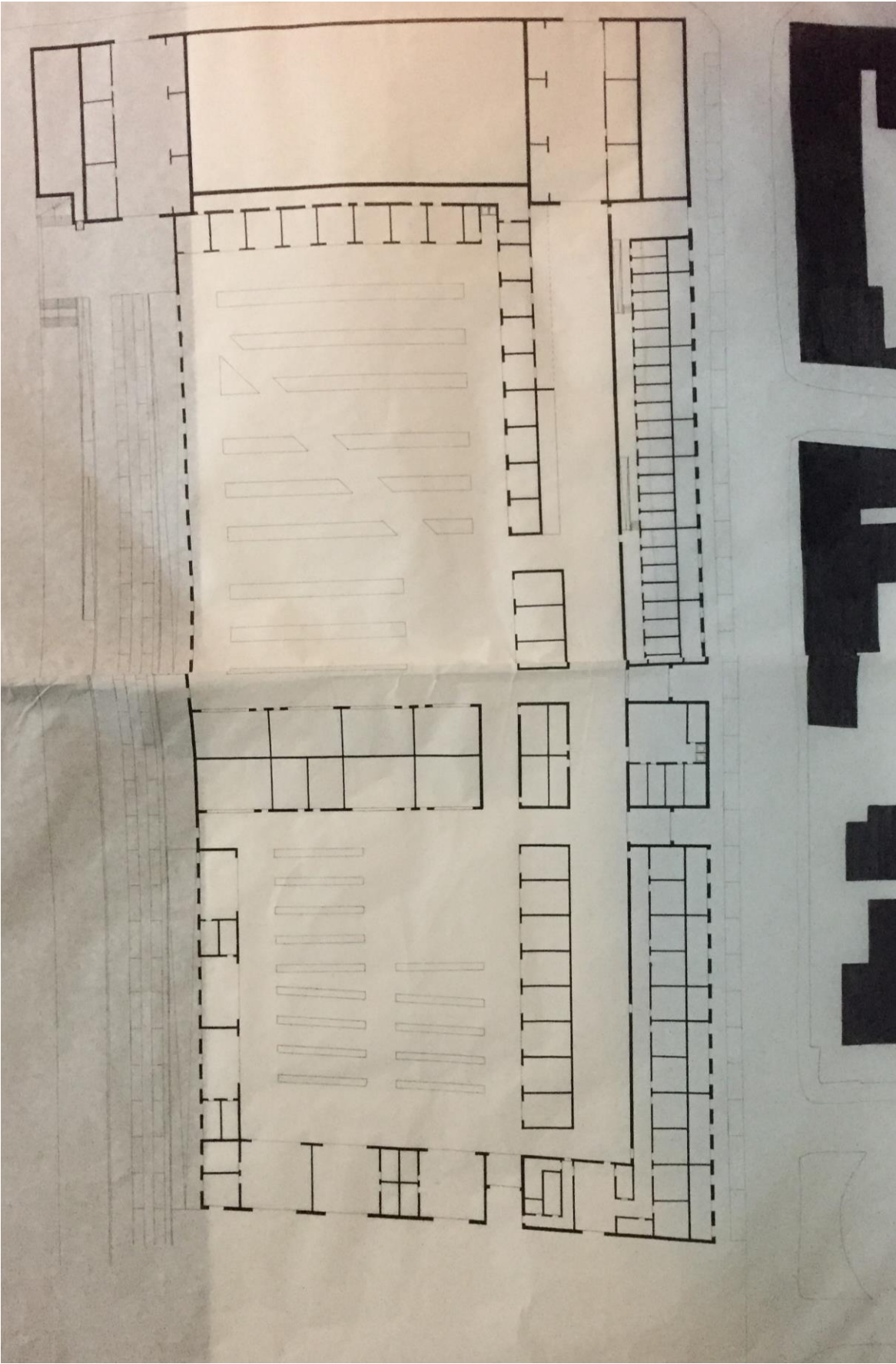
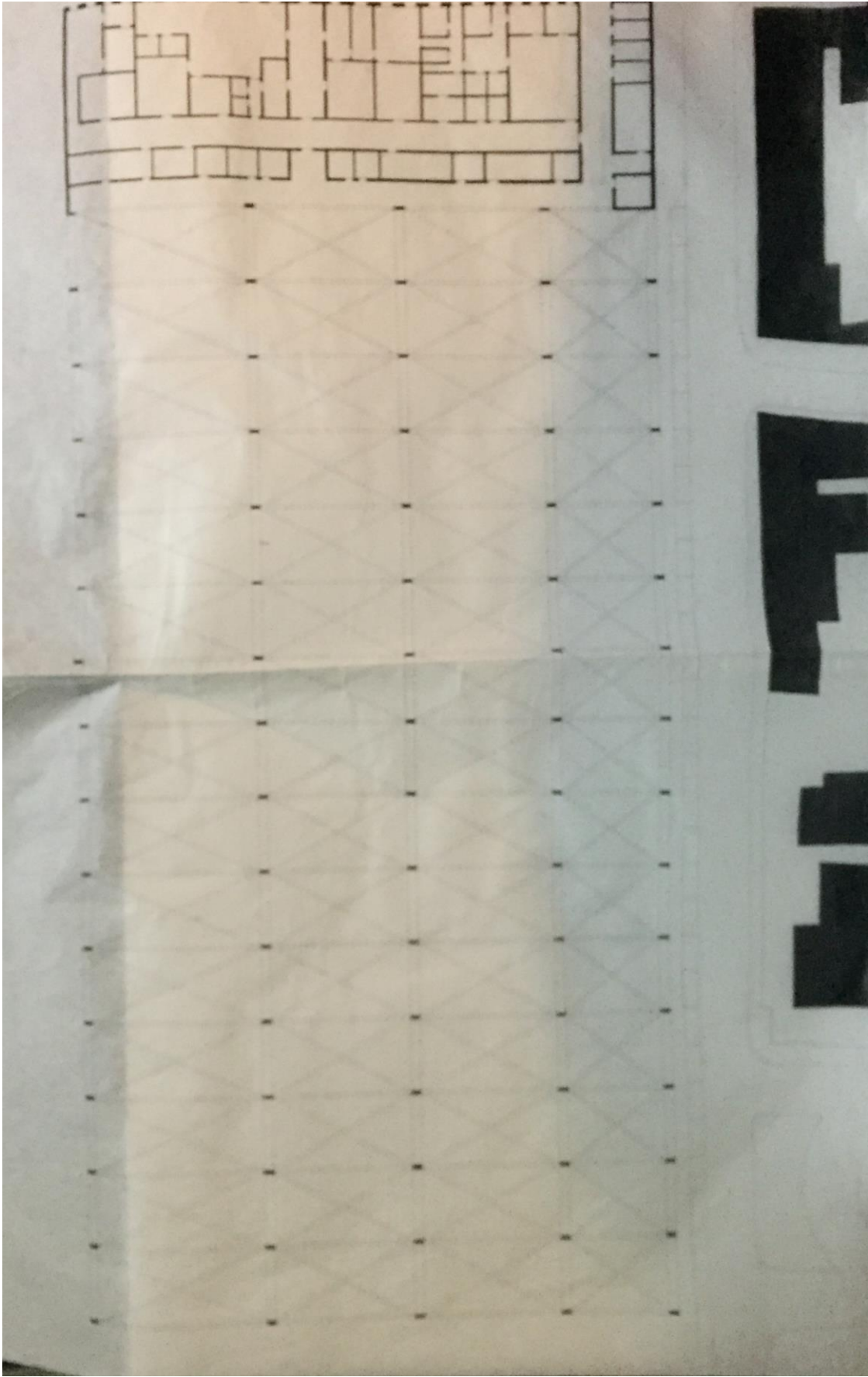




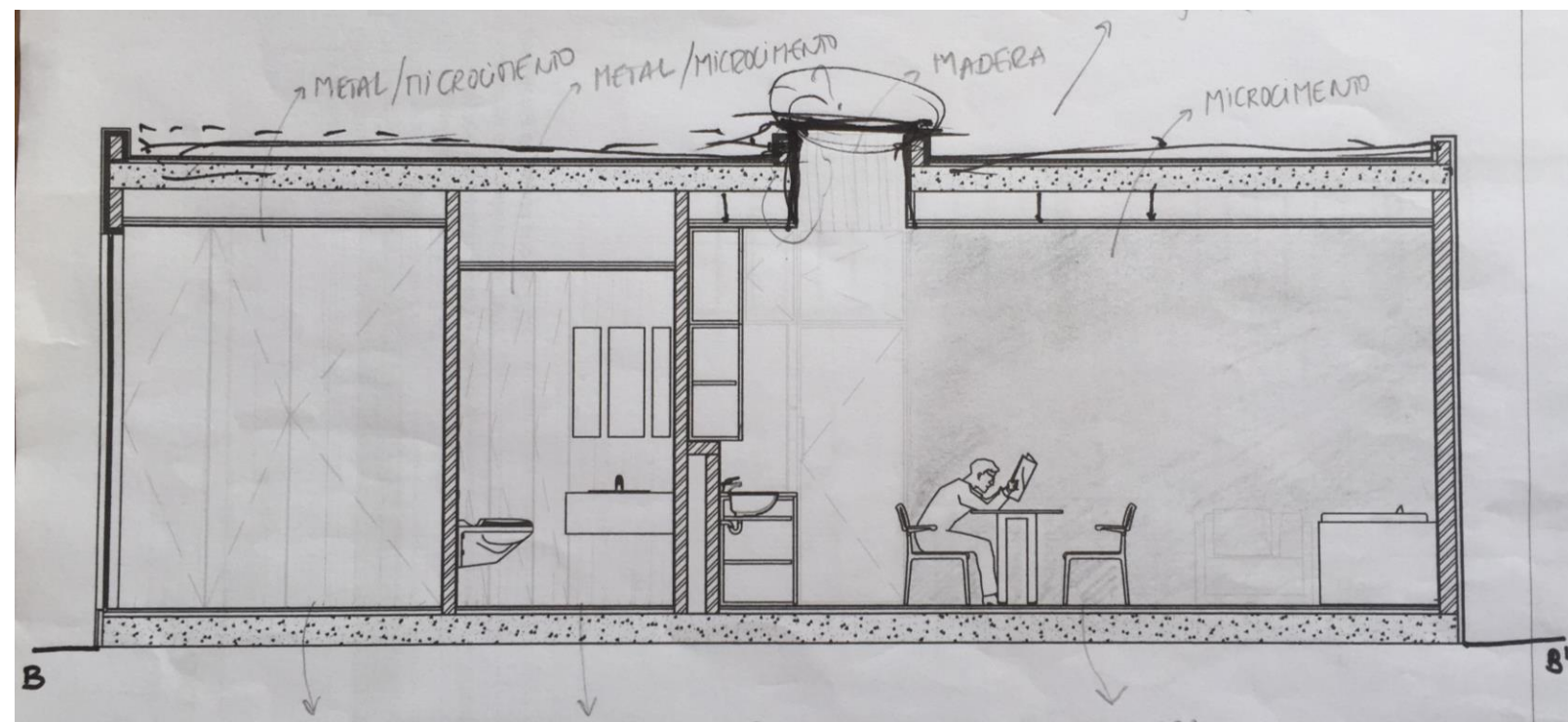
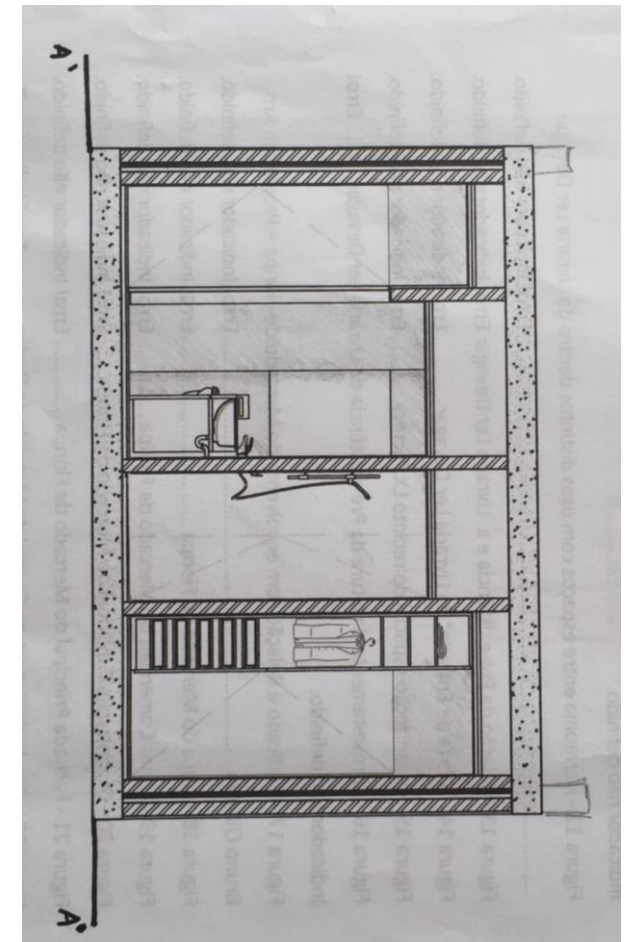
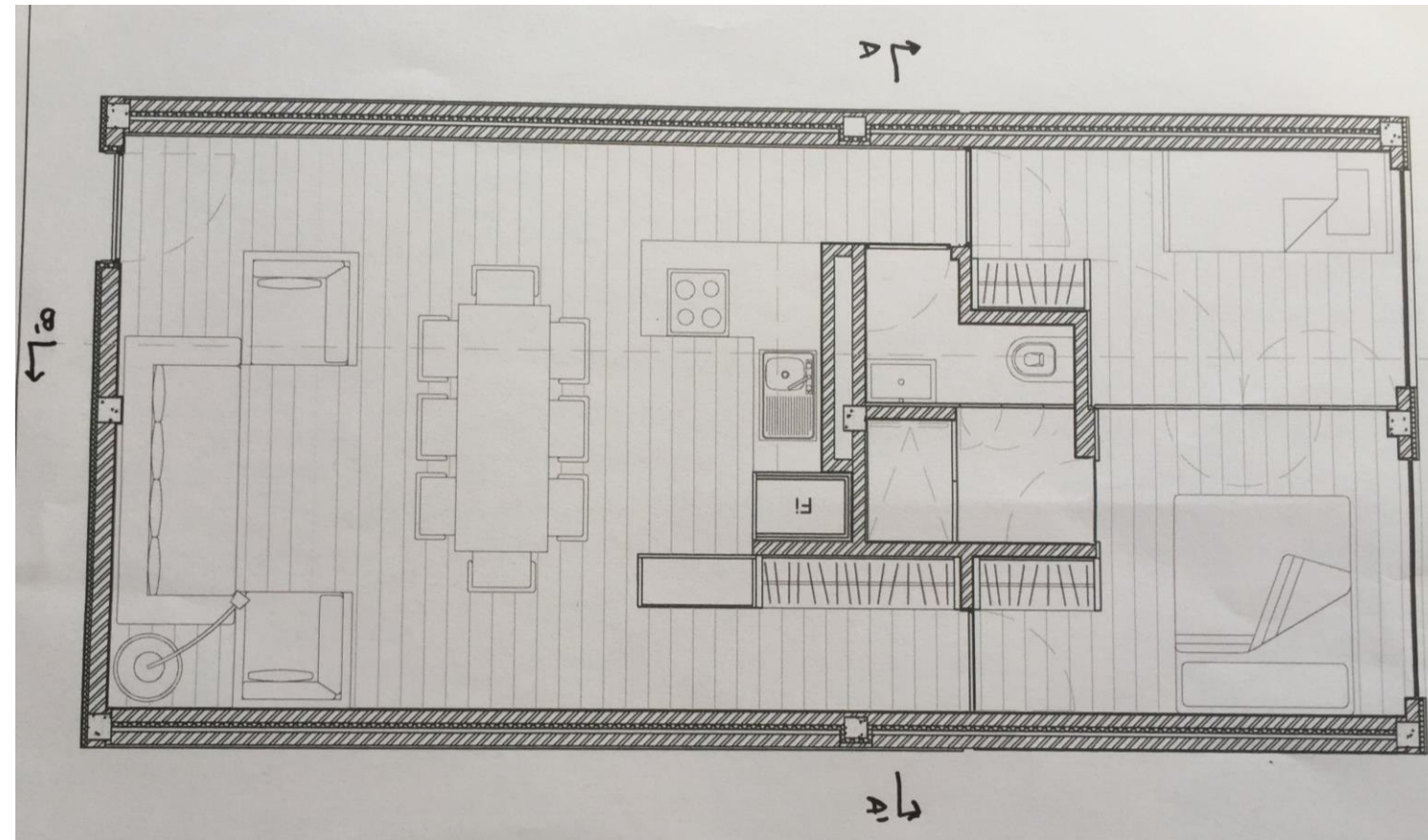


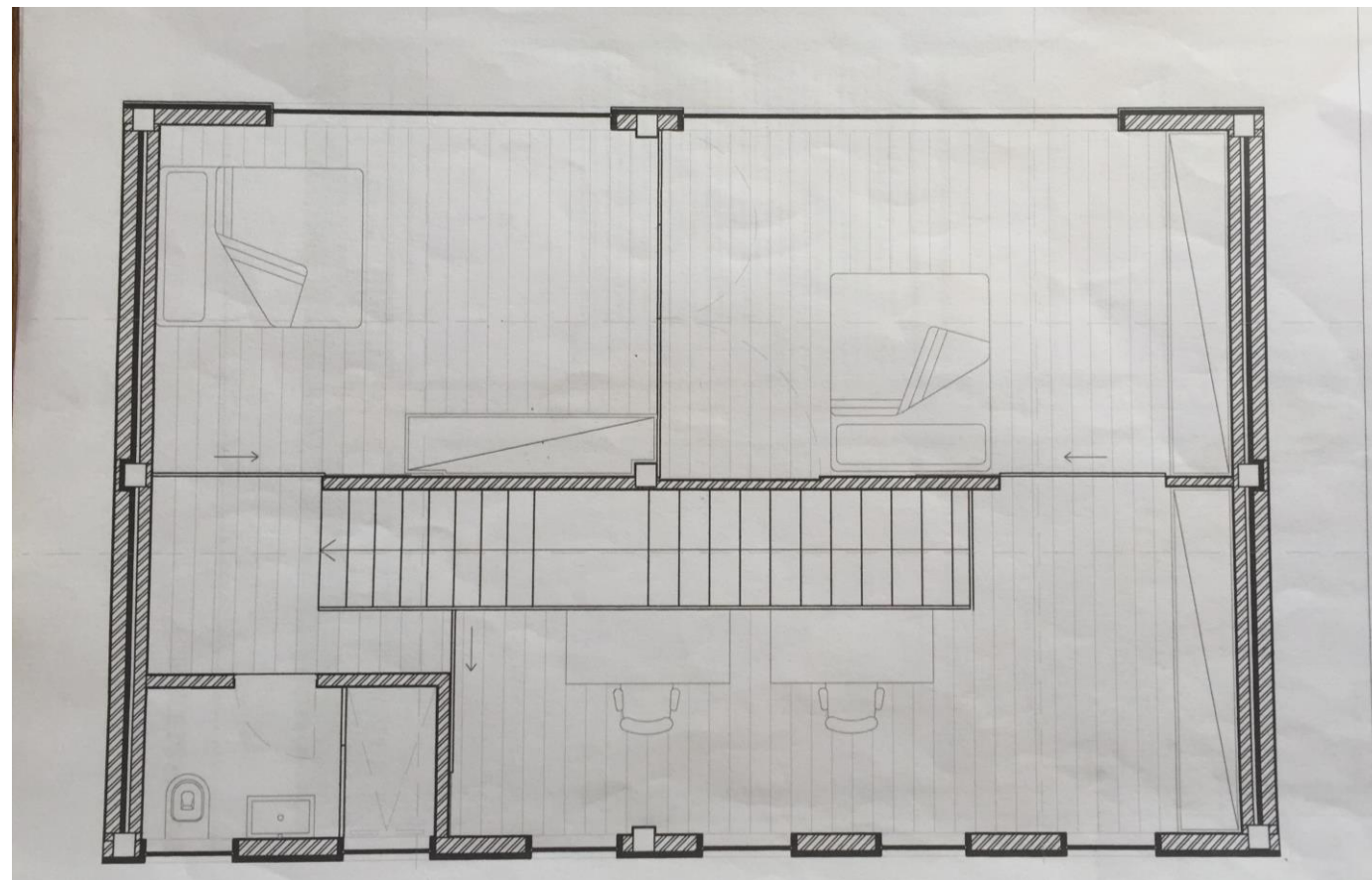
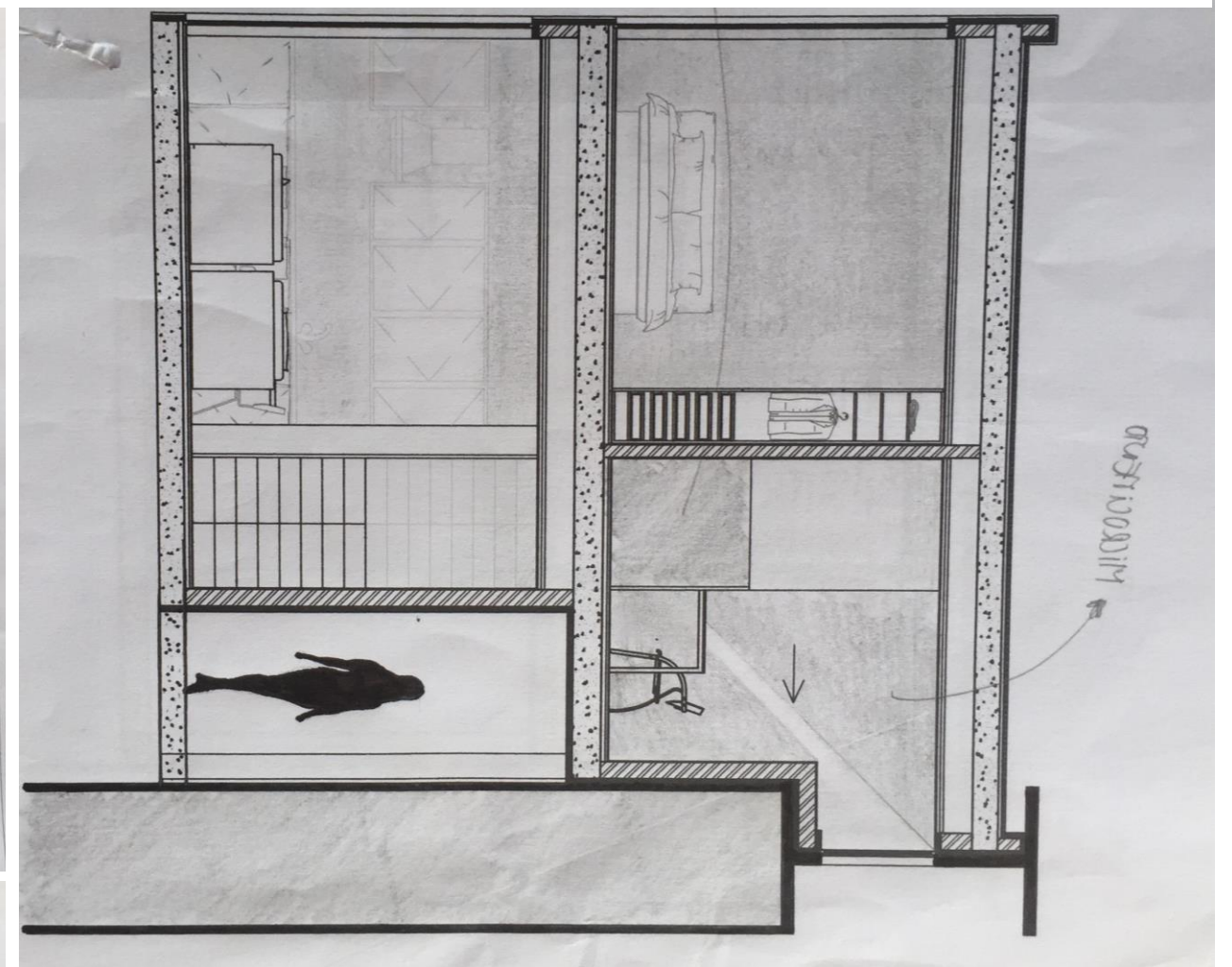
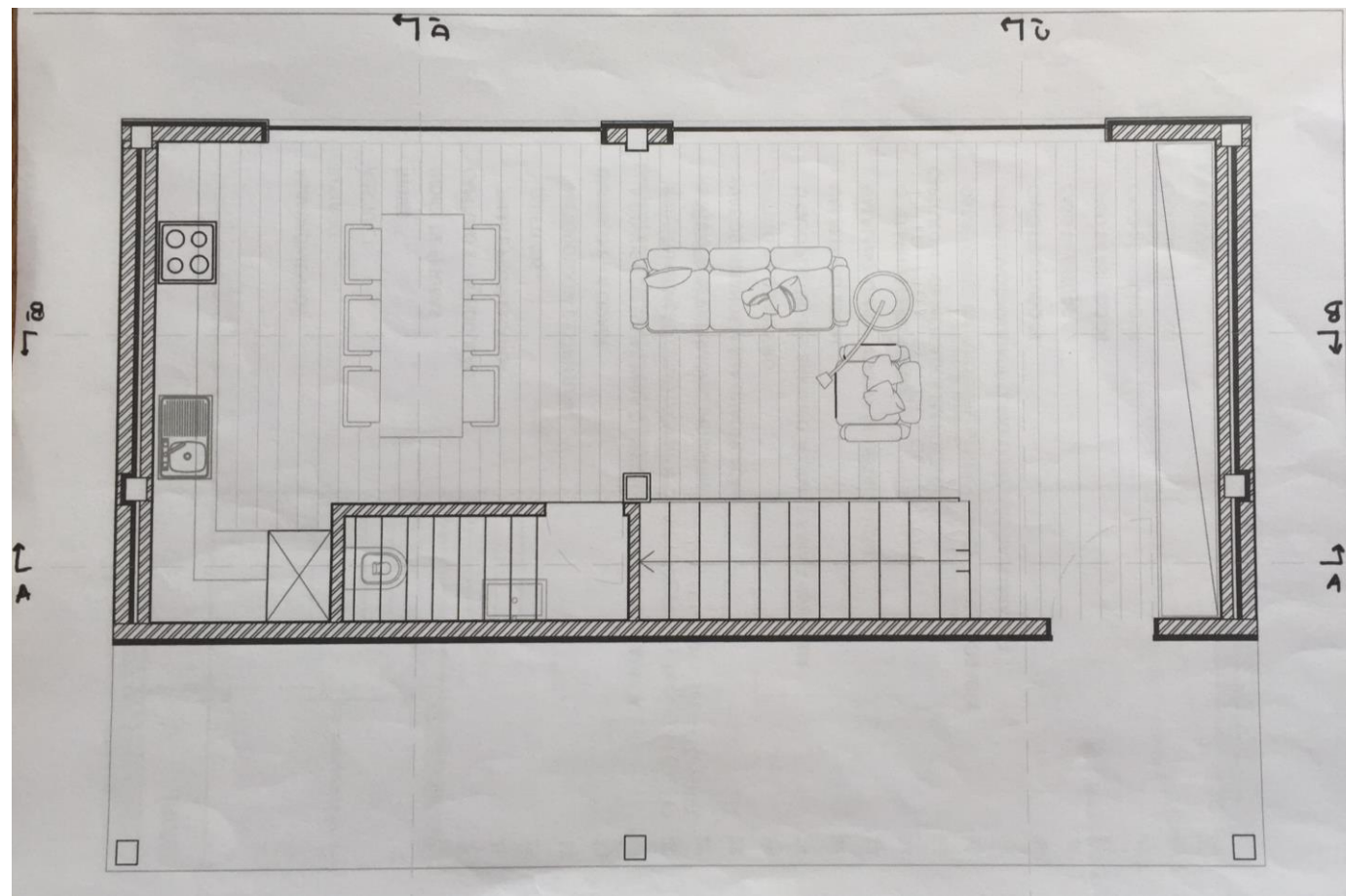


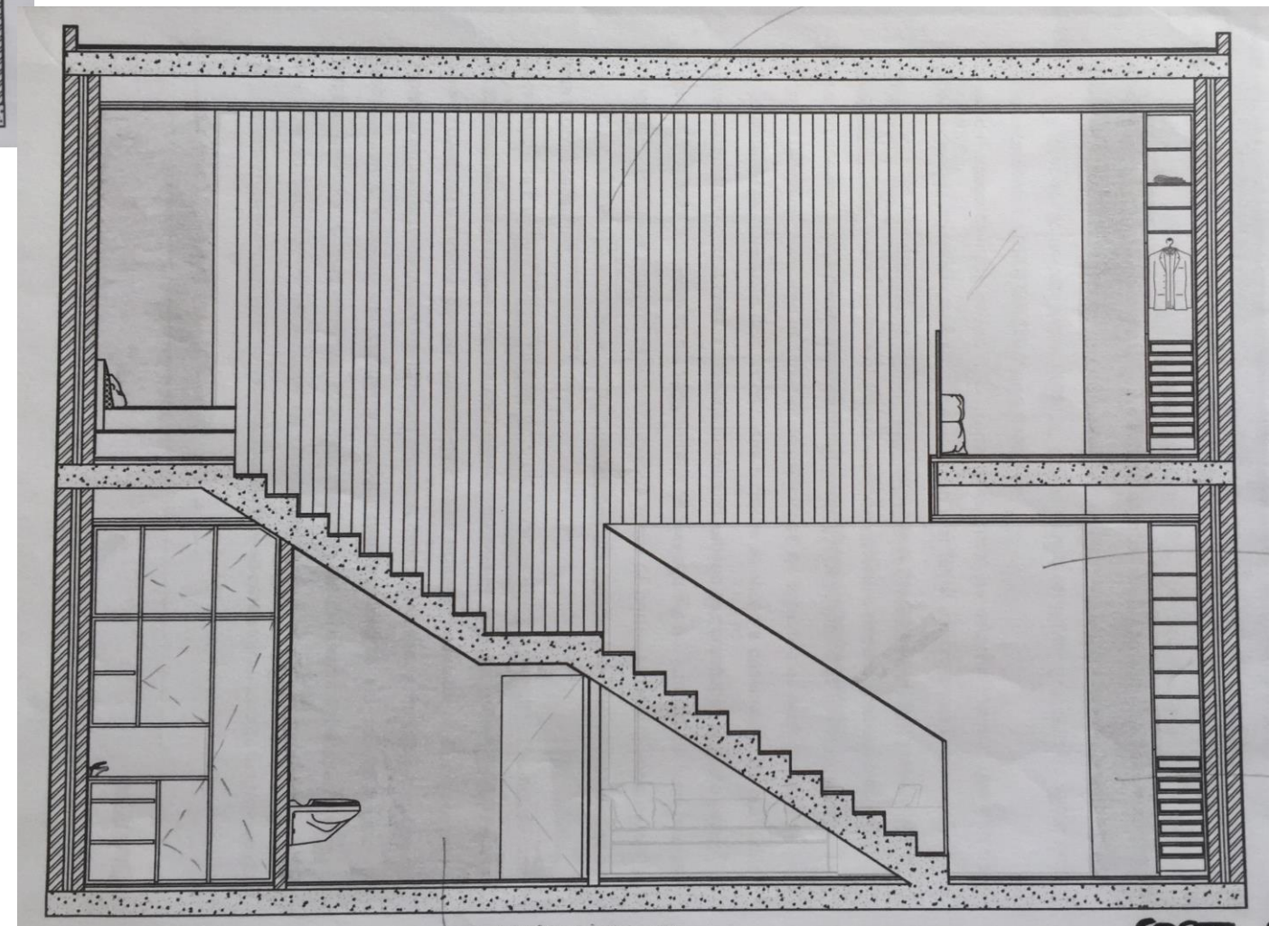
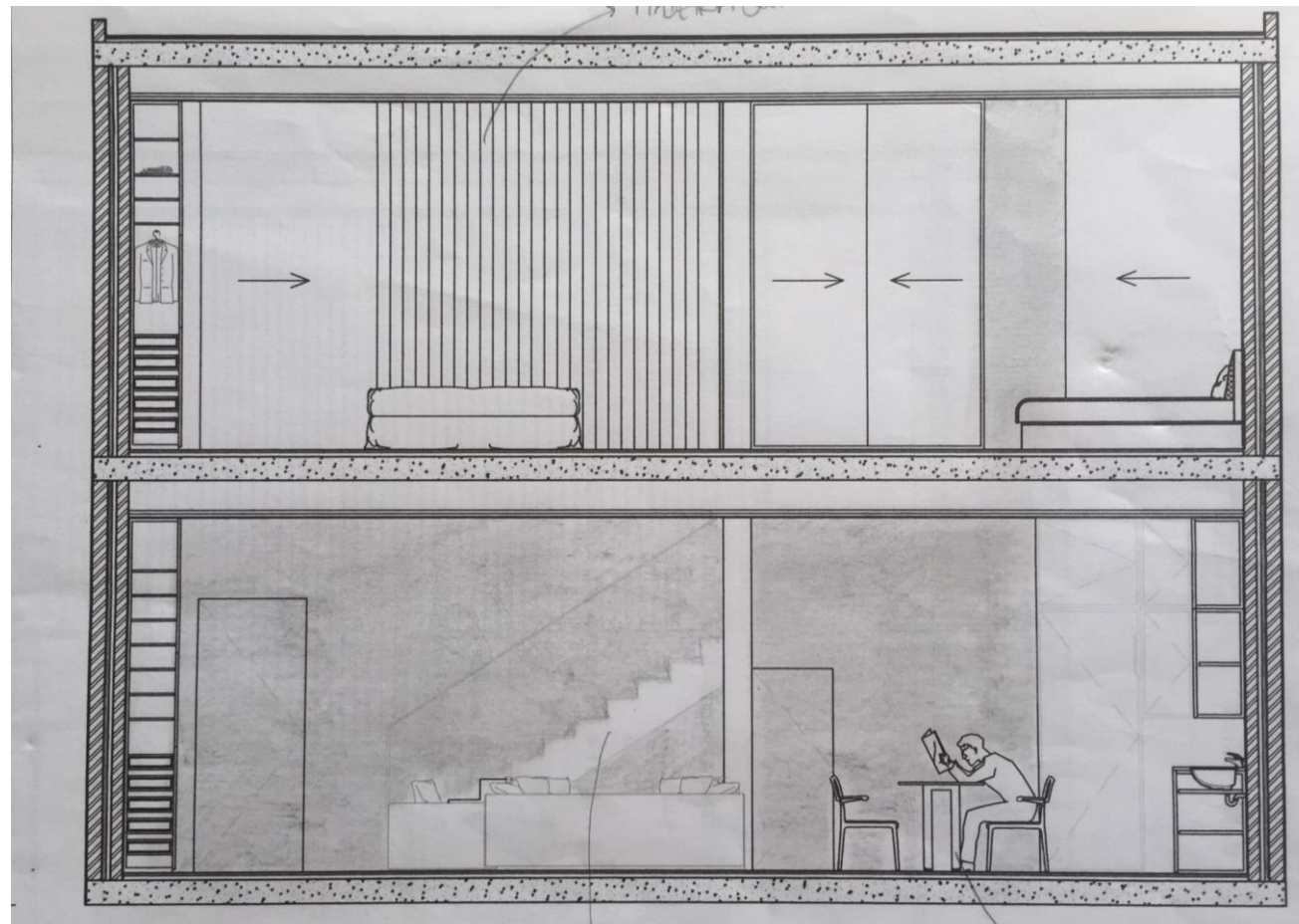




Esquemas síntese: Estudo da habitação do mercado à escala 1/50 I



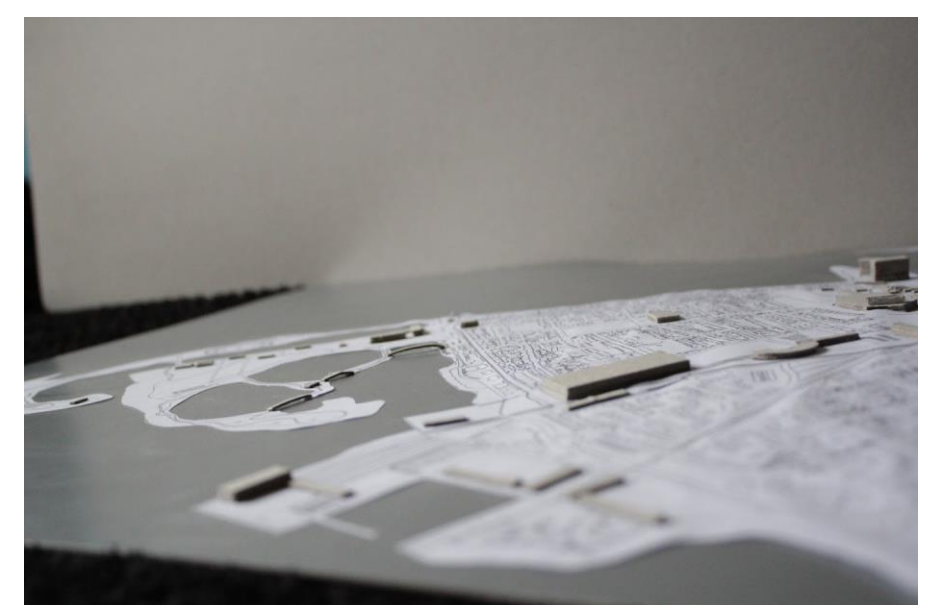
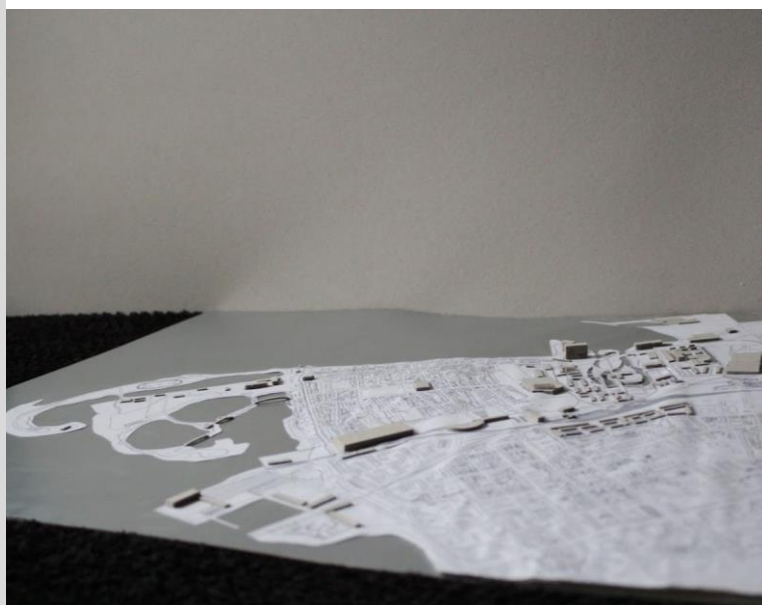
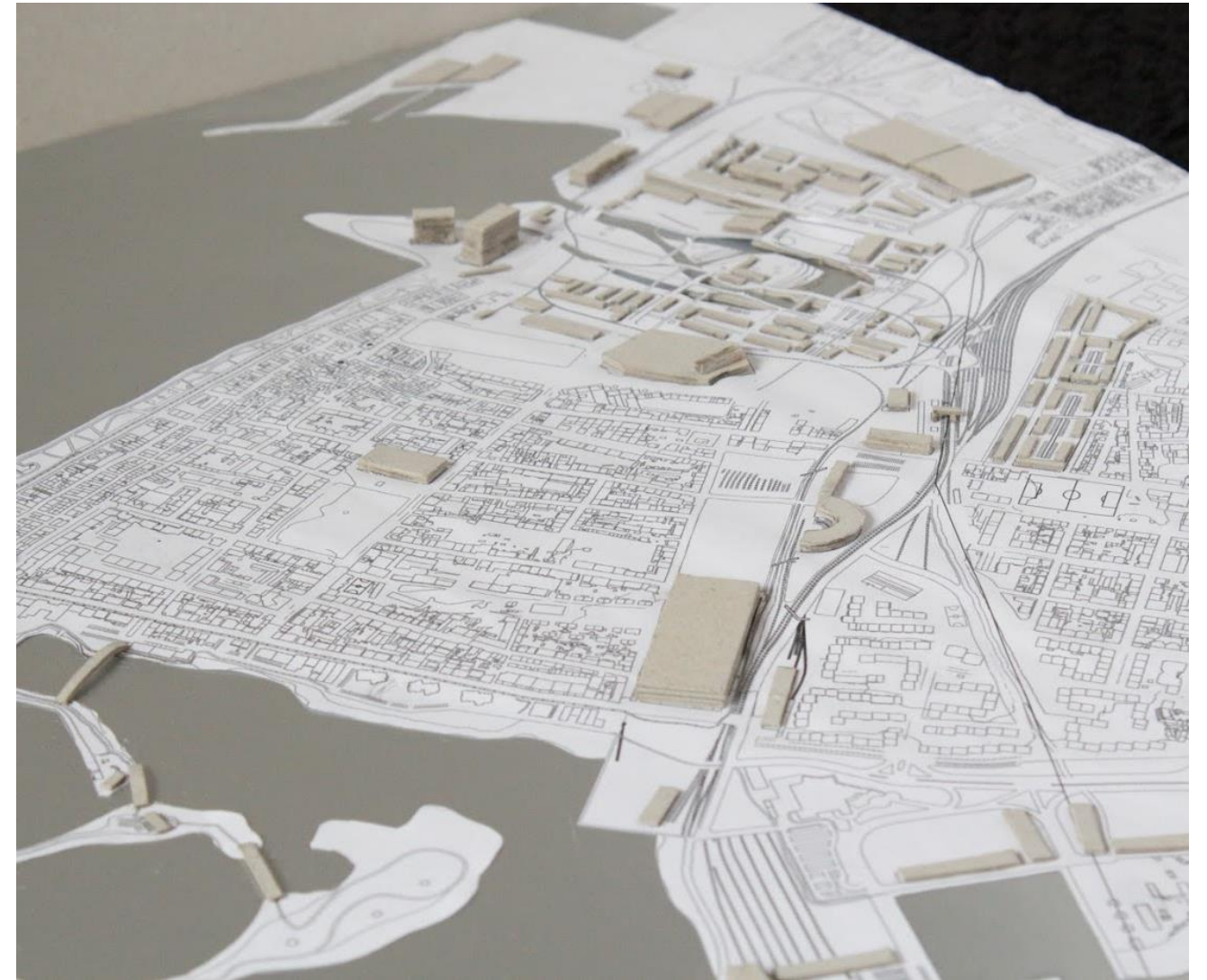
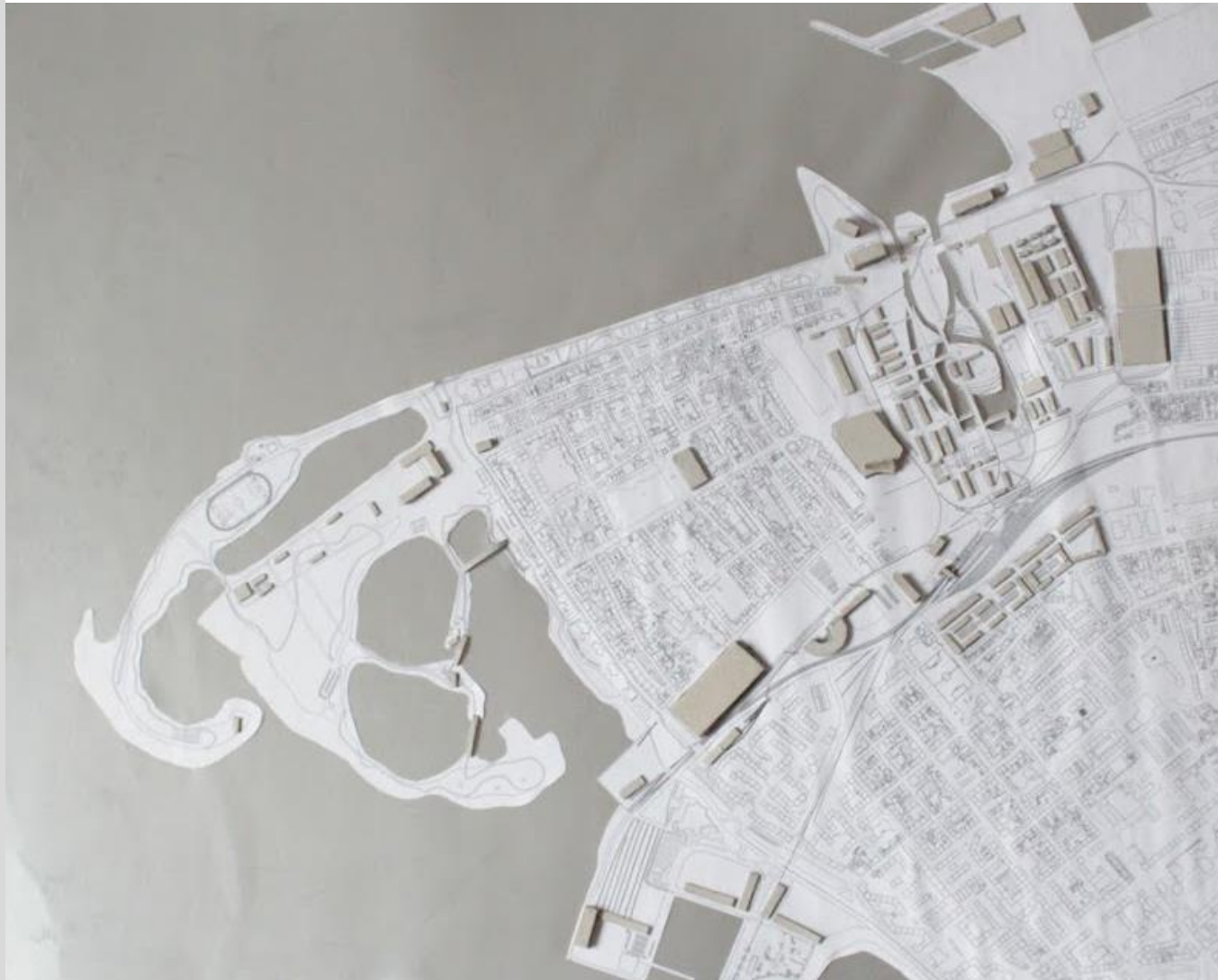




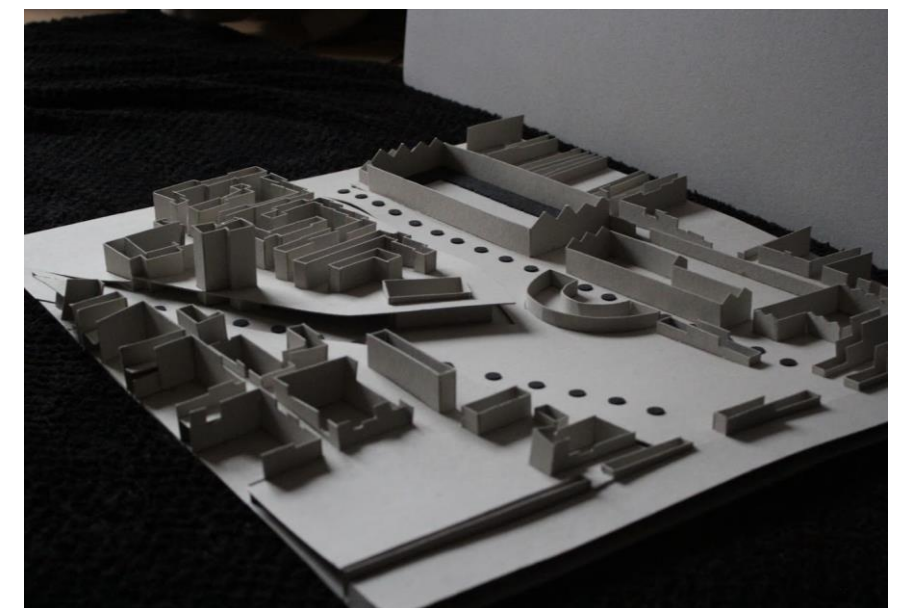
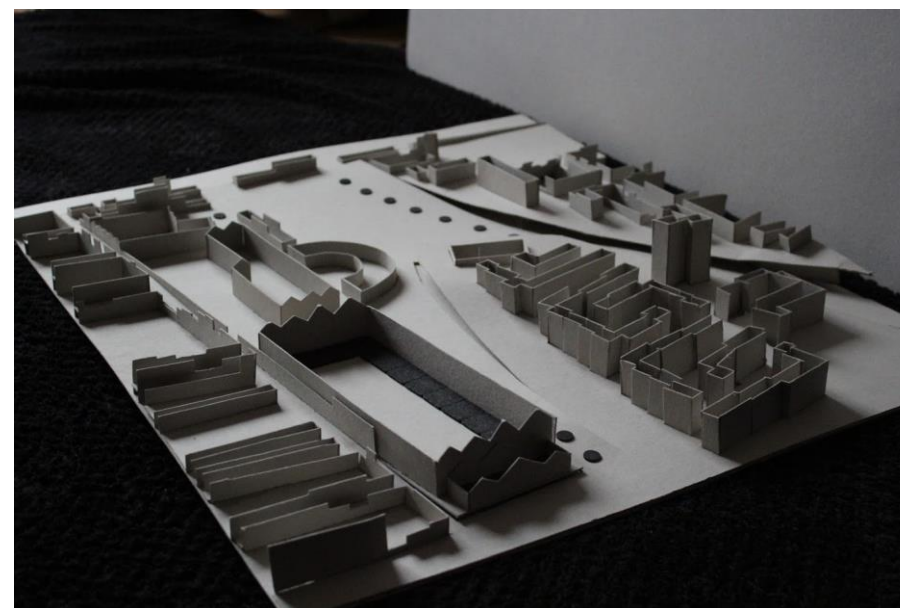
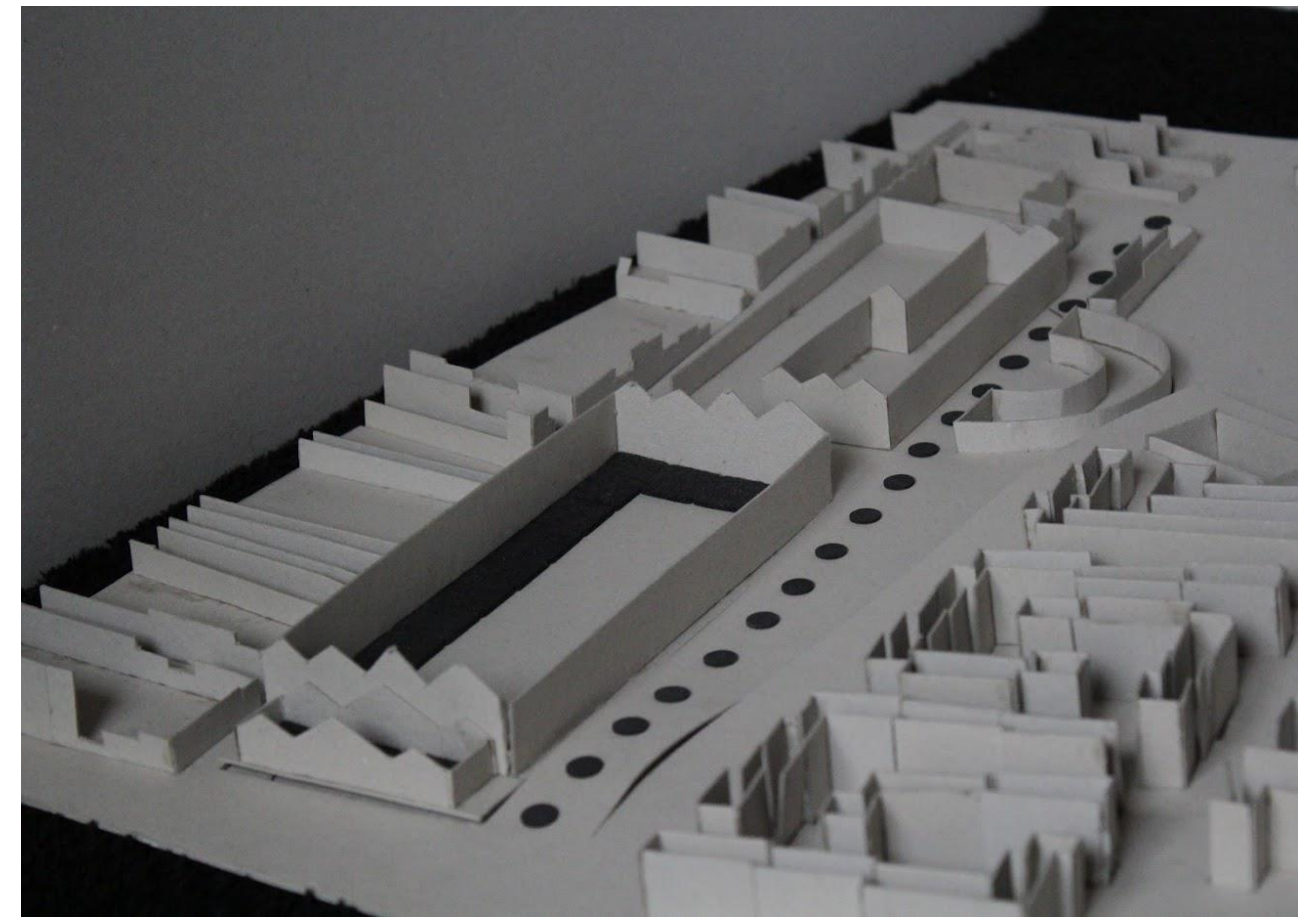
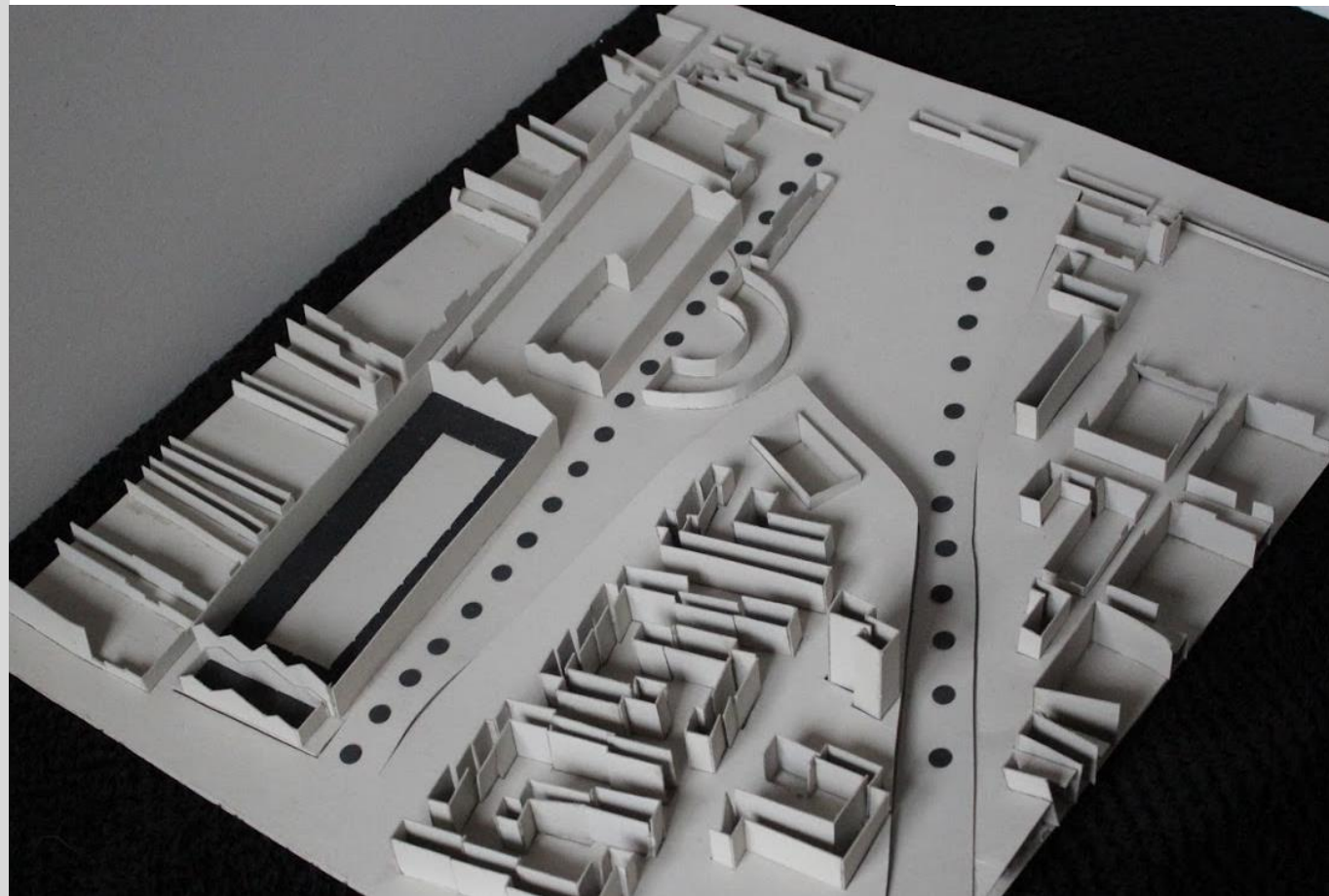
ANEXOS III – FOTOGRAFIAS DAS MAQUETES DE ESTUDO

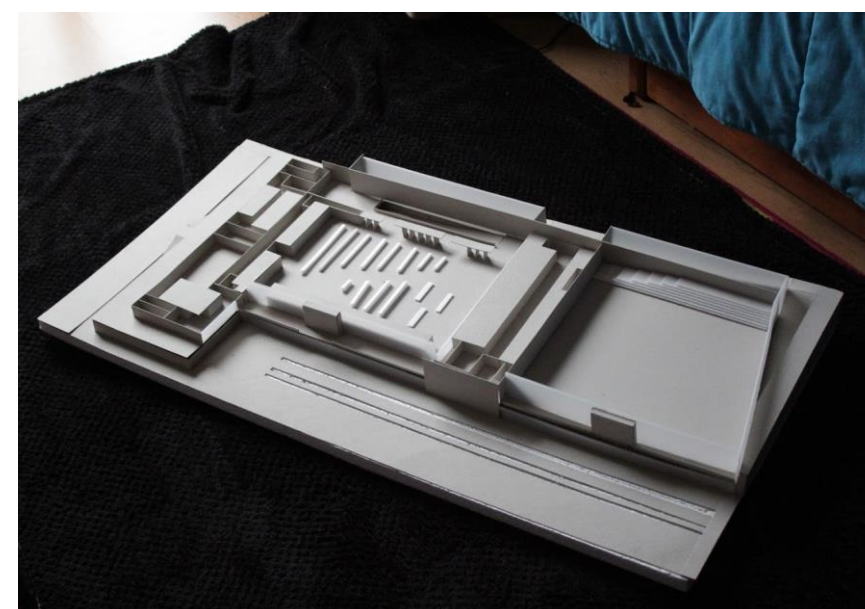
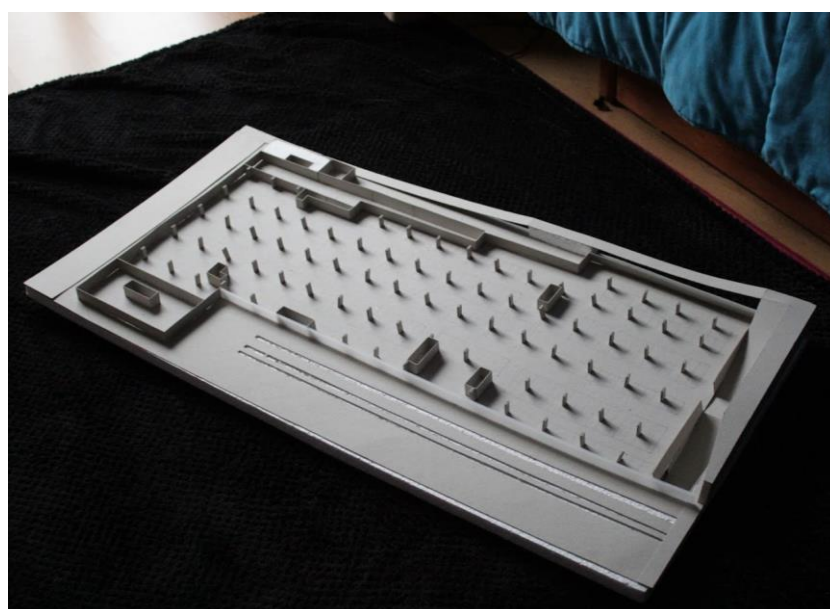
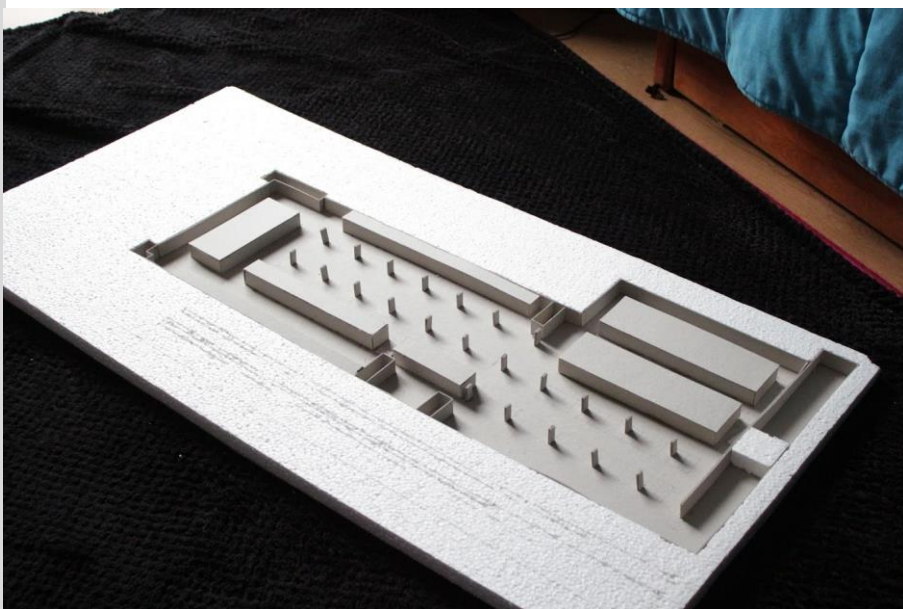
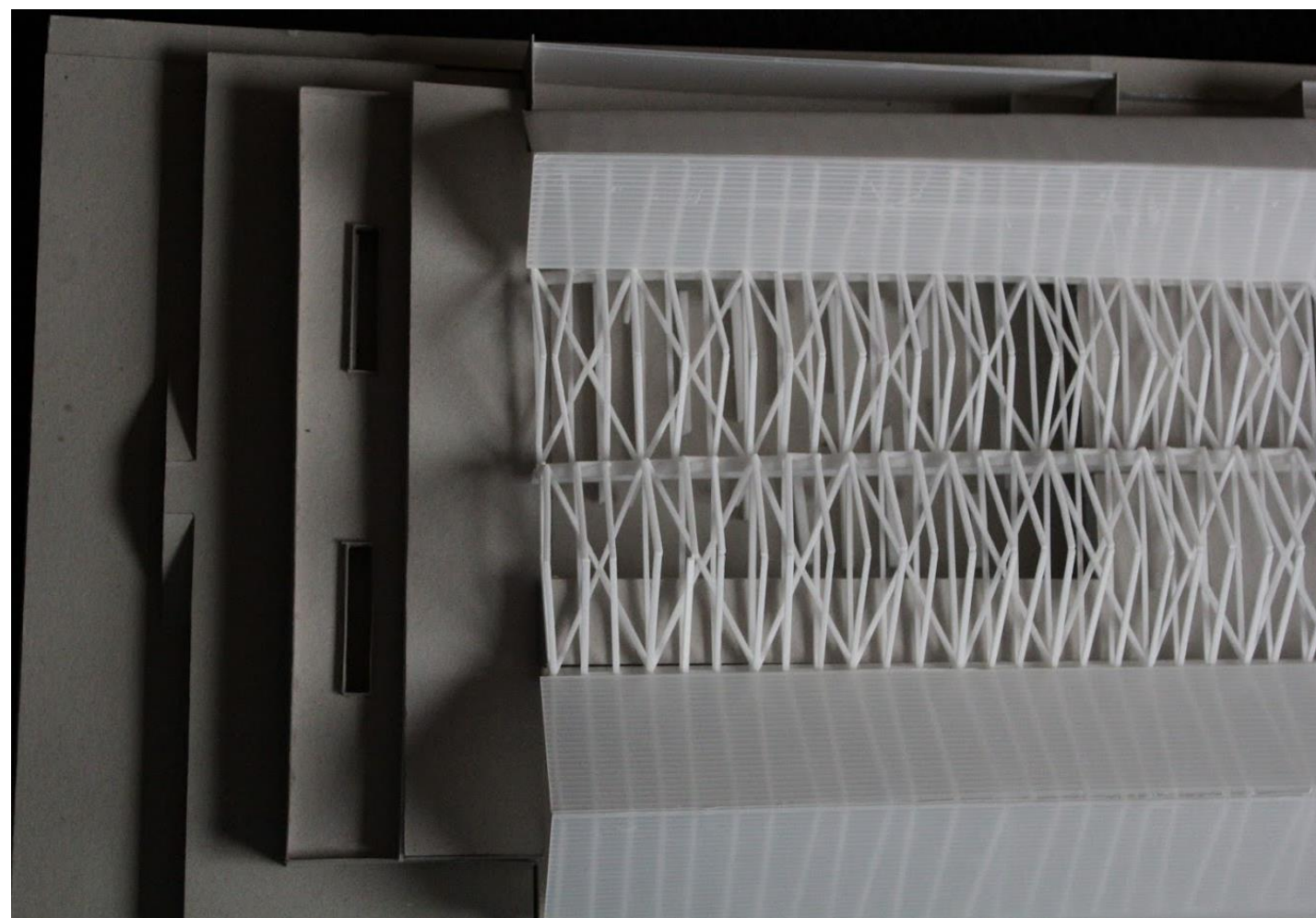
- Escala de Localização, 1/5000
- Escala de Implantação, 1/1000
- Envolvente, 1/500
- Interior, 1/200
- Habitação, 1/50

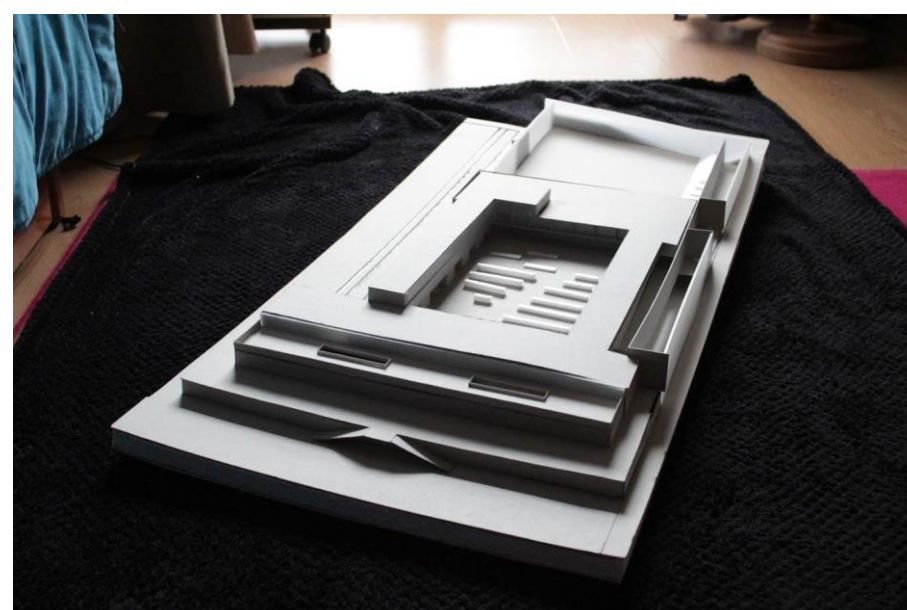
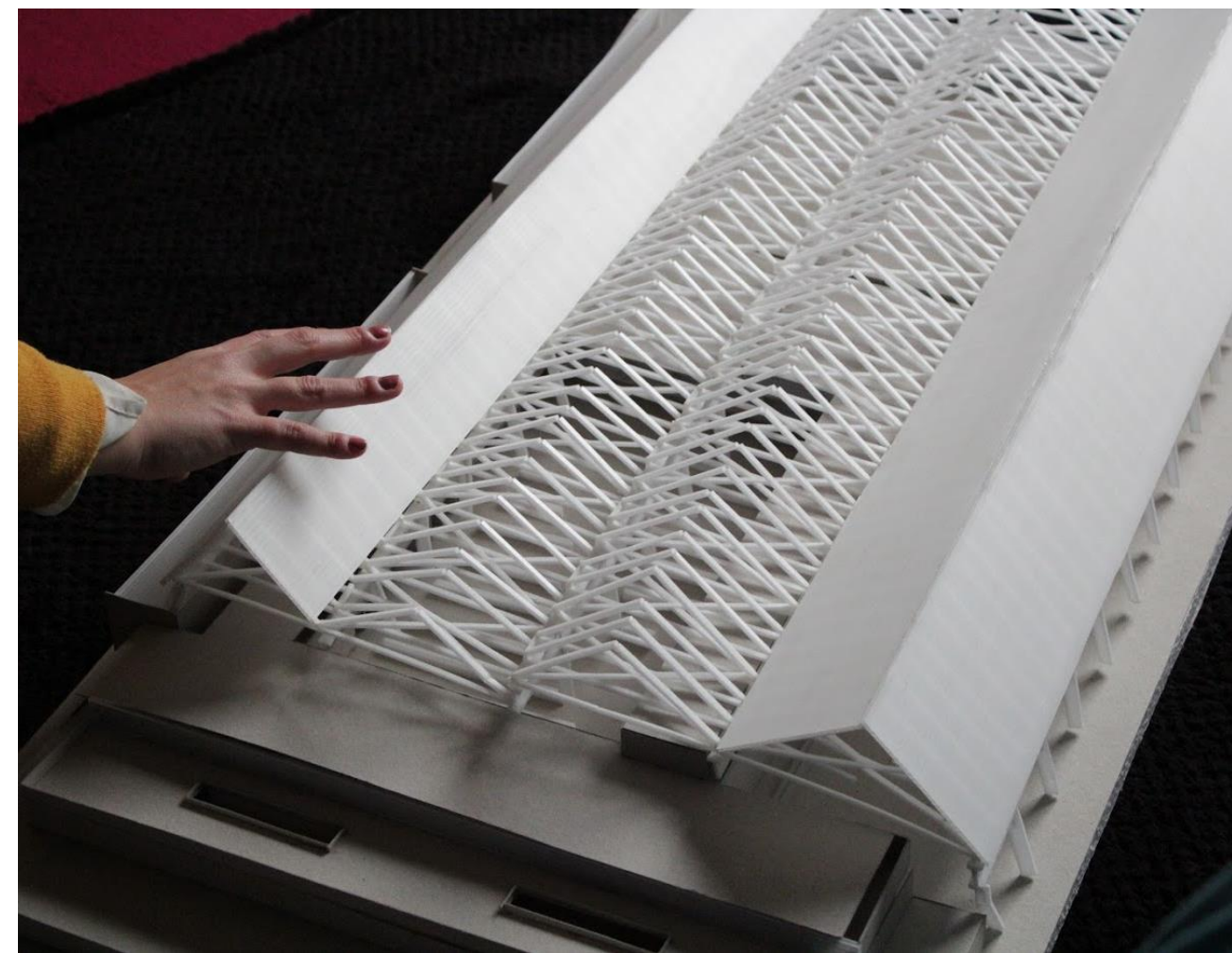
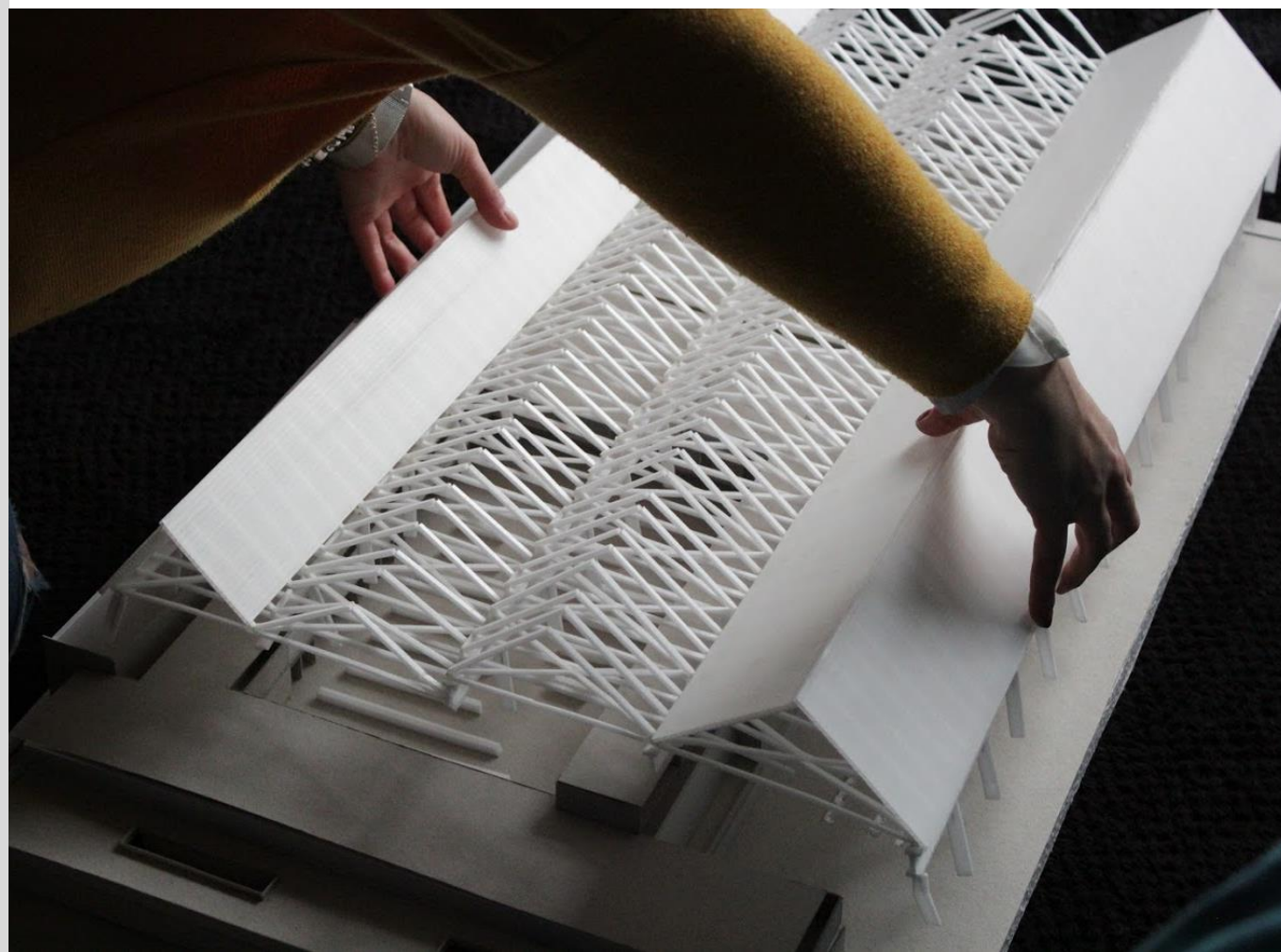
Maquete da cidade do Barreiro com proposta urbana, Escala 1/5000

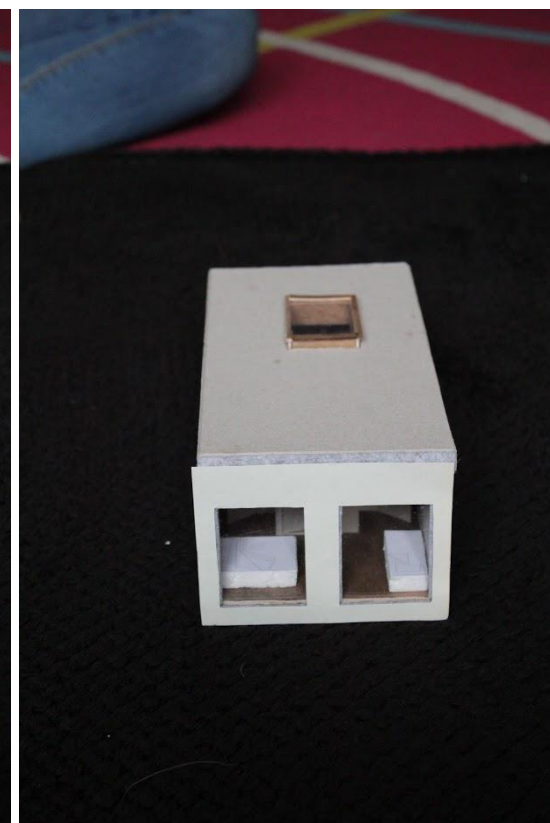
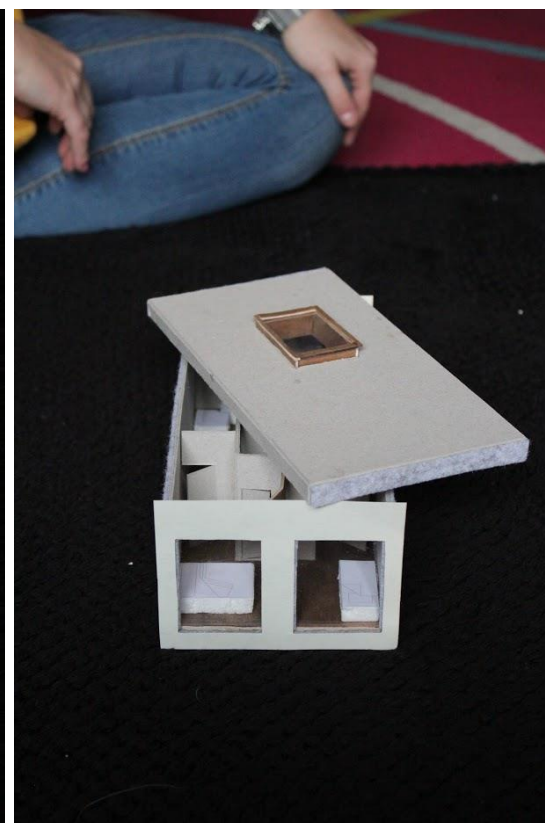
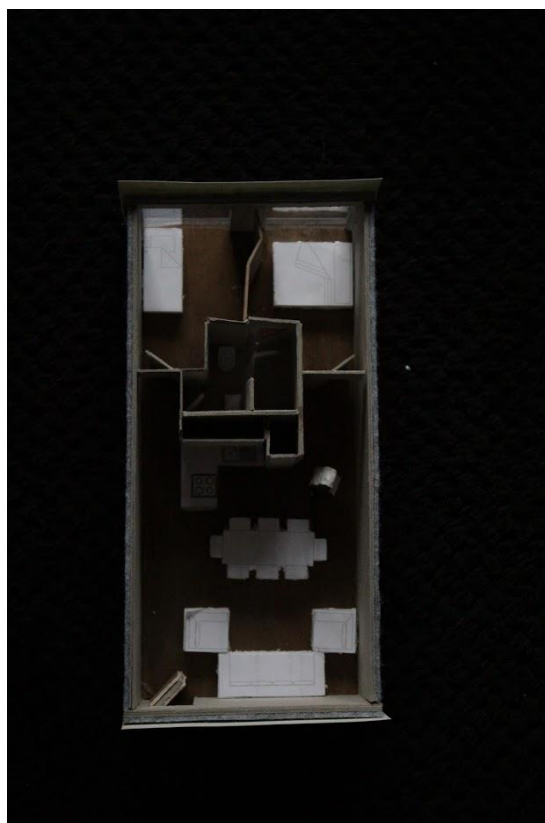
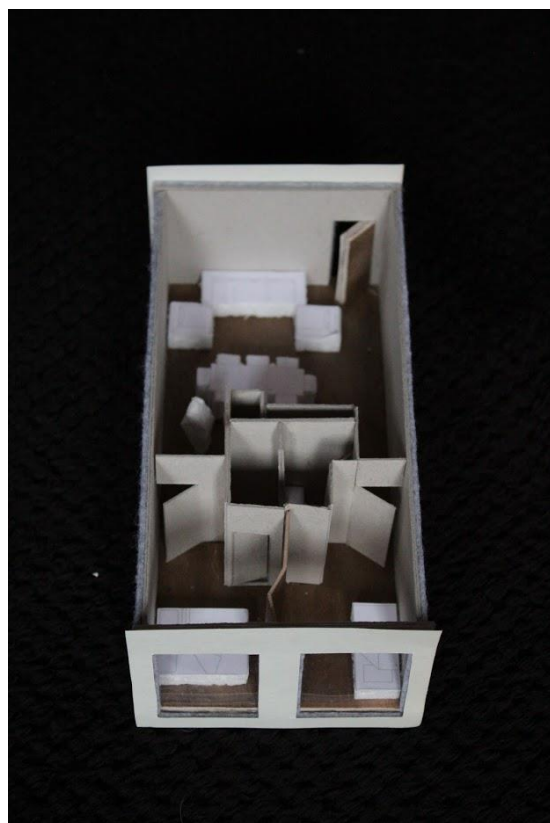
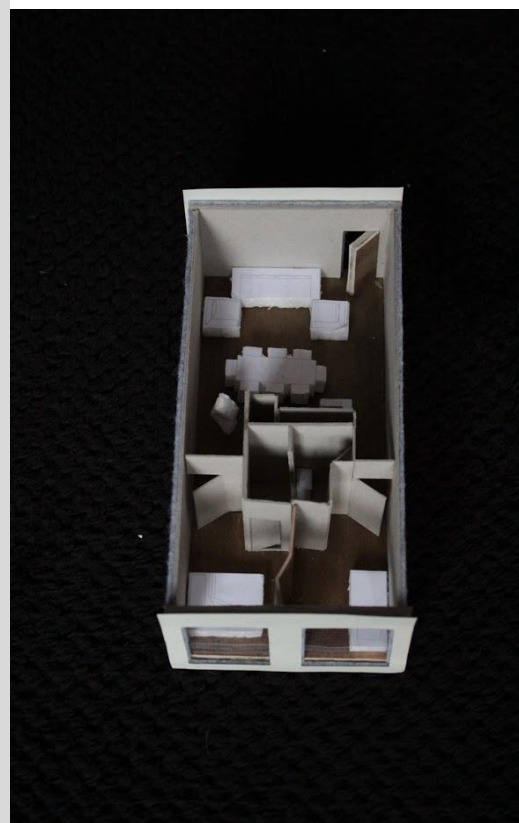
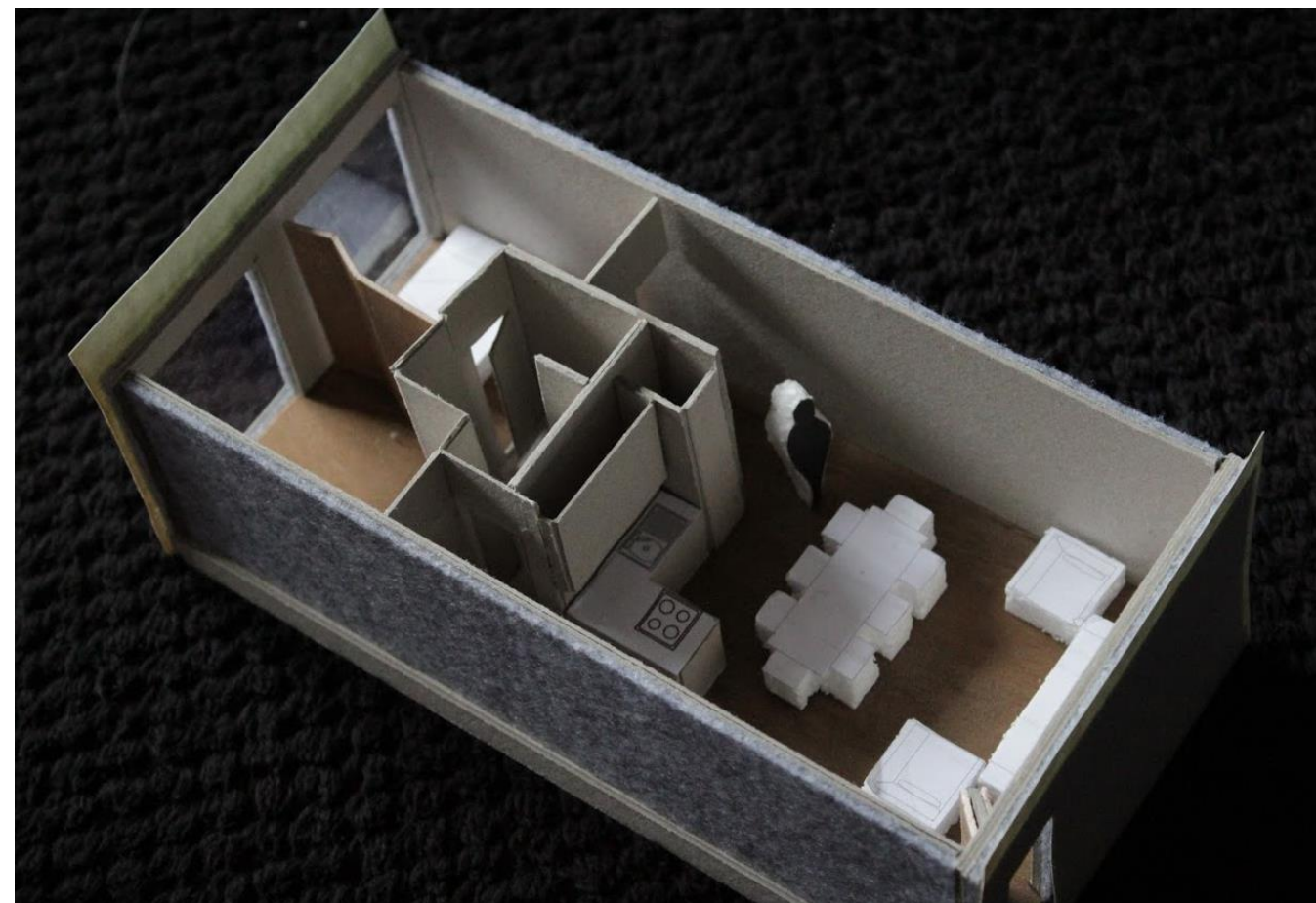
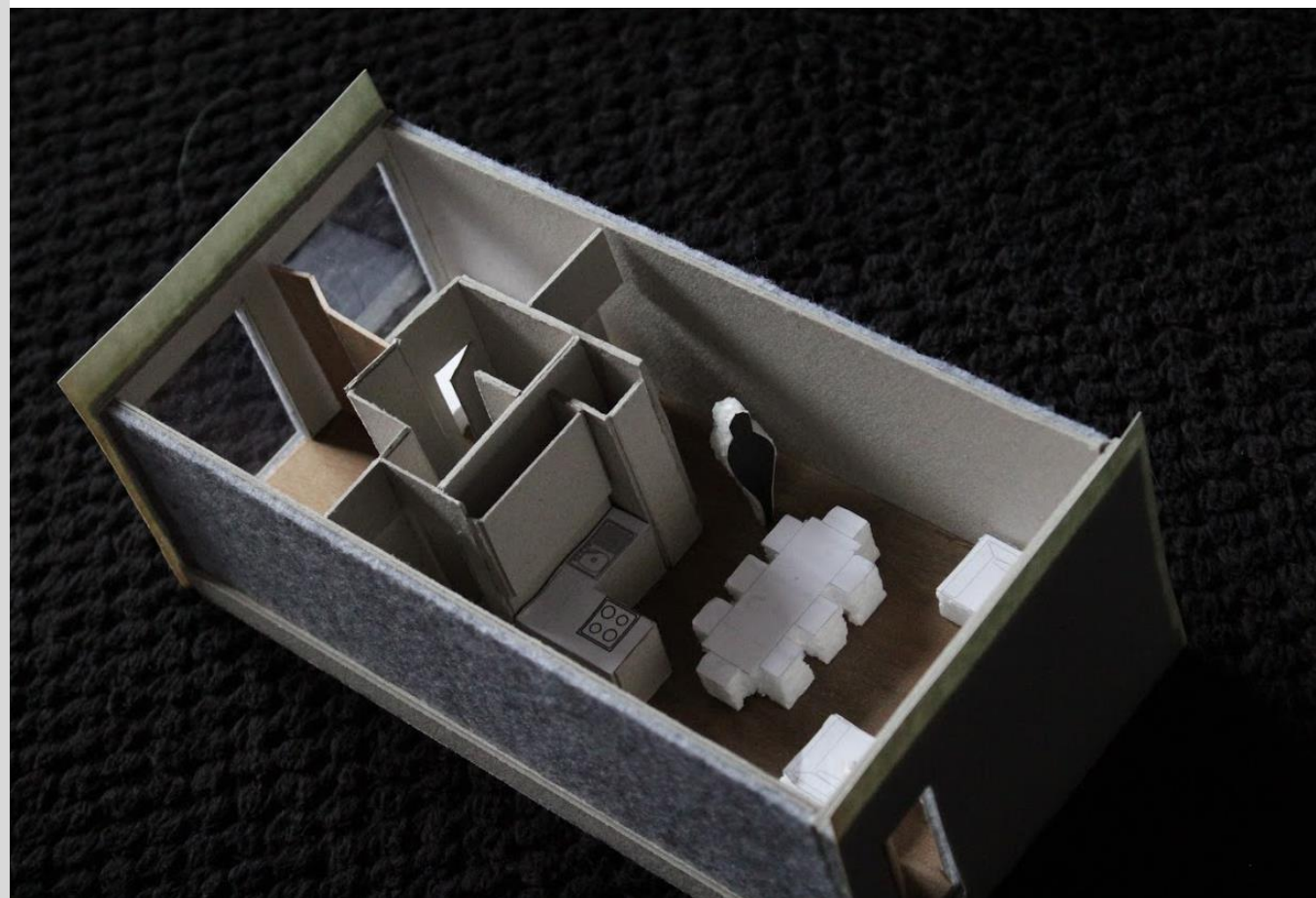


Maquete do vazio urbano, Escala 1/1000



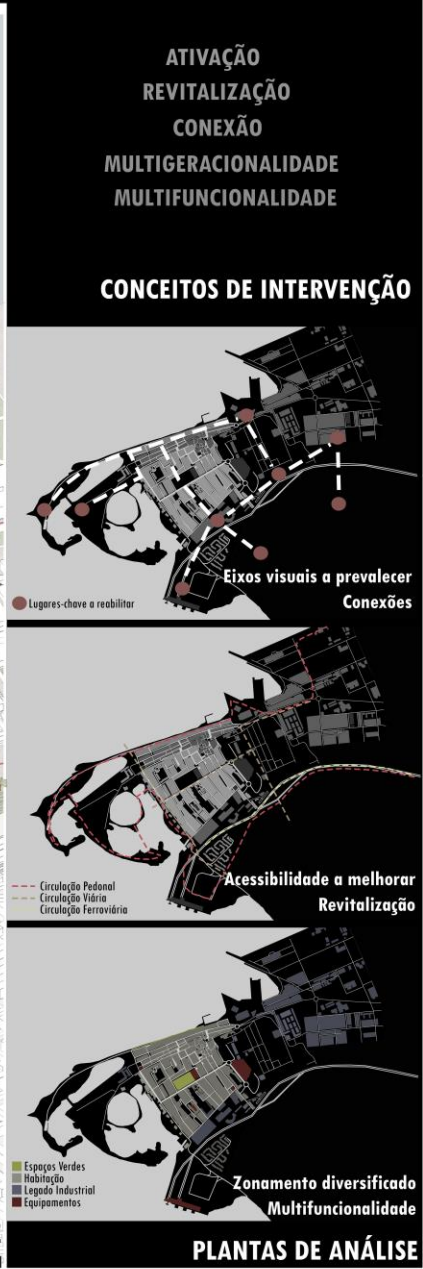






ANEXOS IV – PAINEIS FINAIS

- Painel 01
- Painel 02
- Painel 03
- Painel 04
- Painel 05
- Painel 06
- Painel 07
- Painel 08
- Painel 09
- Painel 10
- Painel 11
- Painel 12



LIGAÇÃO DA MALHA URBANA ATRAVÉS DA CONJUGAÇÃO ENTRE DUAS MALHAS DISTINTAS

FRENTE DE RUA VALORIZADA

REDUÇÃO DAS LINHAS-FÉRRÉAS ATIVAS

CICLOVIA QUE PERMITE PERCORRER TODA A CIDADE

ALAMEDA VERDE

ALAMEDA DESPORTIVA

LIGAÇÃO DE COTAS ELEVADAS COM APROVEITAMENTO PARA MIRADOUROS

EQUIPAMENTOS INTEGRADOS NA MALHA URBANA E COM FÁCIL ACESSO

(RE) USO DE EDIFÍCIOS EM CONDIÇÕES PARA LAZER E CULTURA

MERCADO COMO EQUIPAMENTO PÚBLICO QUE VOLTA A AGREGAR A CIDADE

INTERVENÇÕES-CHAVE

ASSIM, É NECESSÁRIO, EM PRIMEIRA INSTÂNCIA, CRIAR **PONTOS DE INTERESSE** NUMA CIDADE CONSOLIDADA COM CARÁTER EXCEPCIONAL, INTERLIGADOS PELA MATERIALIDADE E PELO TIPO DE CONSTRUÇÃO.

O PRINCIPAL OBJETIVO É A **REABILITAÇÃO DO VAZIO URBANO** A QUE AS OFICINAS DA EMEF PERTENCEM, DANDO-LHE UM CARÁTER DE ESPAÇO PÚBLICO PARA USO DA POPULAÇÃO E COM A QUAL SE IDENTIFIQUE.

A PRINCIPAL INTENÇÃO É **PROJETAR O MERCADO** QUE PERMITA A FLUÍDA LIGAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS FERROVIÁRIAS E VIÁRIAS POR SER UM ESPAÇO DE PASSAGEM MAS COM ATRATIVIDADE PARA A PERMANÊNCIA

ESTE MERCADO TEM COMO PRINCIPAL OBJETIVO **INTERLIGAR VÁRIAS GERAÇÕES** NUM SÓ ESPAÇO COM VÁRIOS USOS, PARA TODAS AS IDADES

OBJETIVOS



PLANTA DE IMPLANTAÇÃO



FOTOGRAFIAS DO INTERIOR DAS OFICINAS DA EMEF

PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

REABILITAÇÃO

BARREIRO

MERCADO

MULTIFUNCIONALIDADE



FOTO DA MAQUETE -
VOLUMETRIA DA ENVOLVENTE DO MERCADO

(RE) INTERPRETAÇÃO DO MERCADO

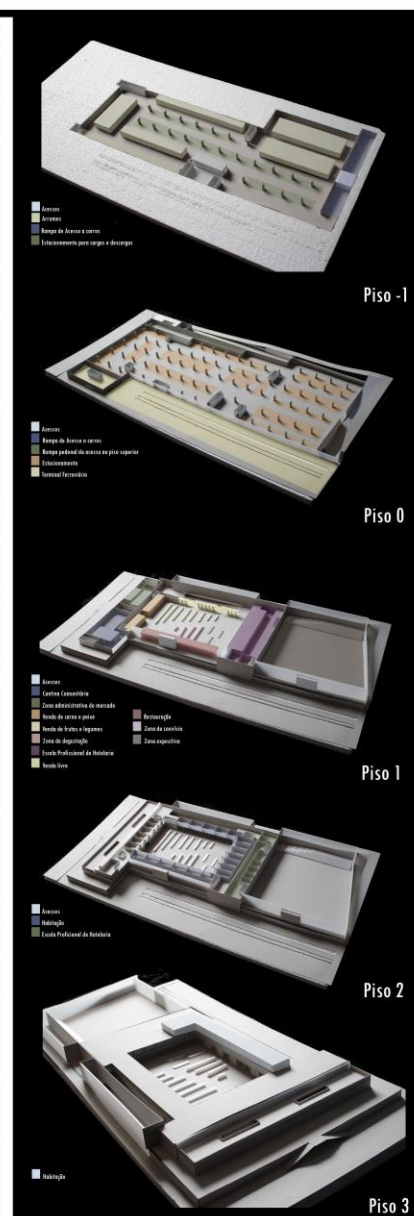
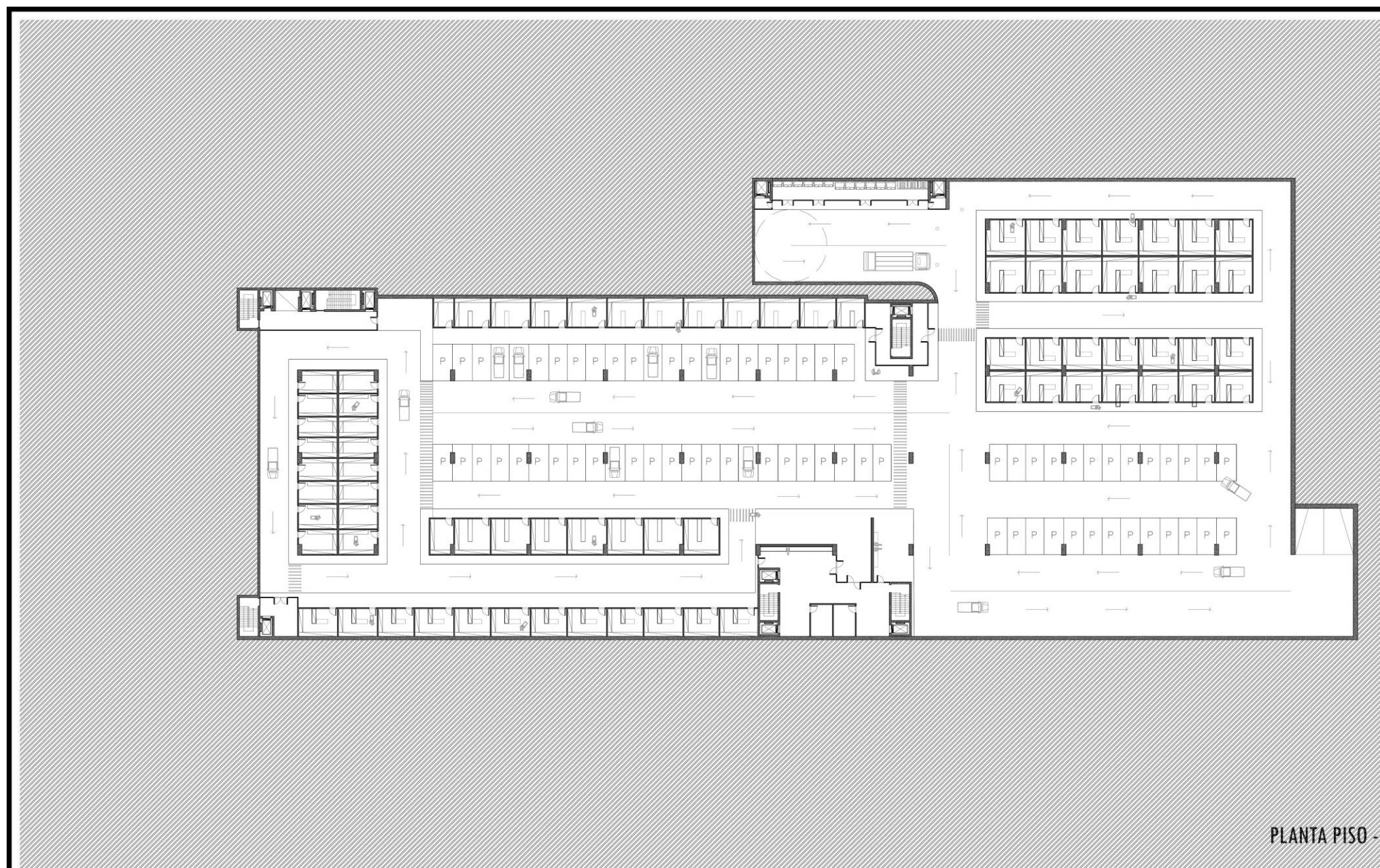
REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE Mestrado PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

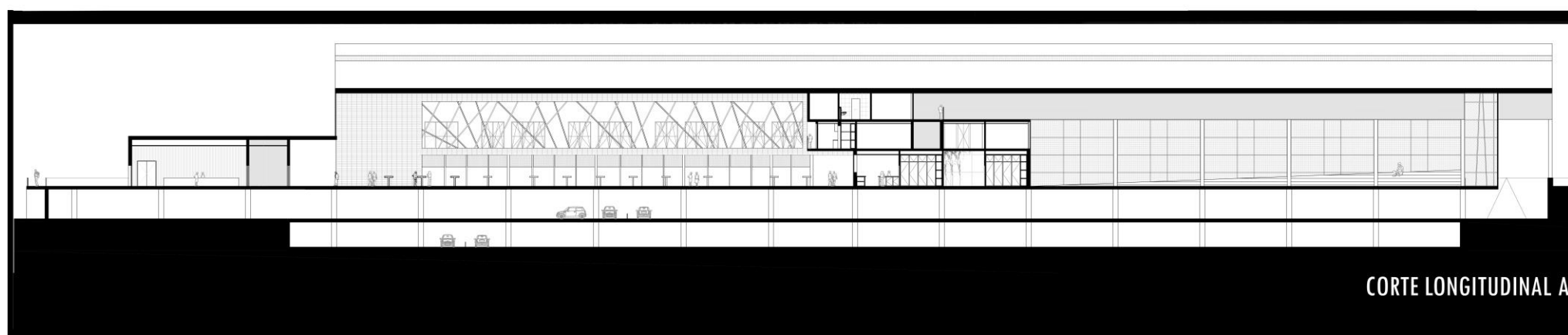
ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUÍS CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO

02/12



FOTOS DA MAQUETE COM USOS



(RE) INTERPRETAÇÃO DO MERCADO

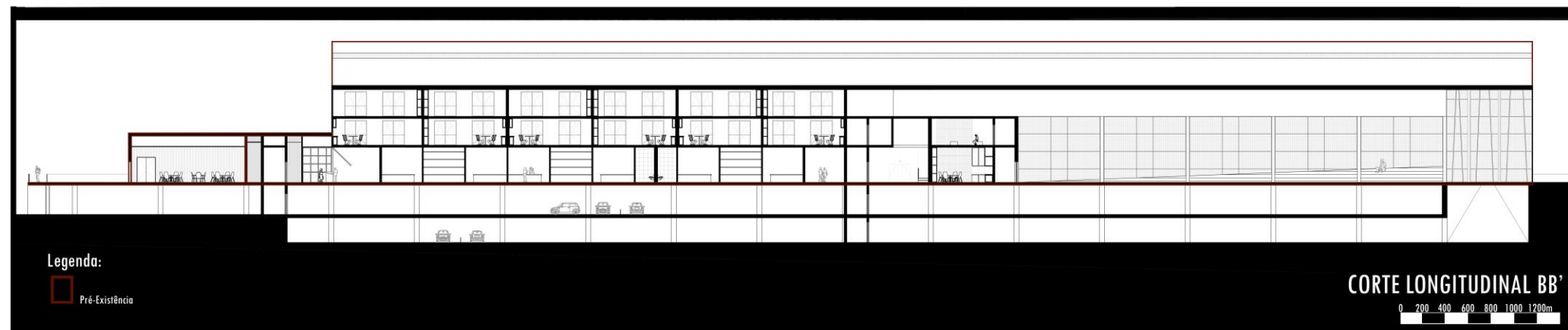
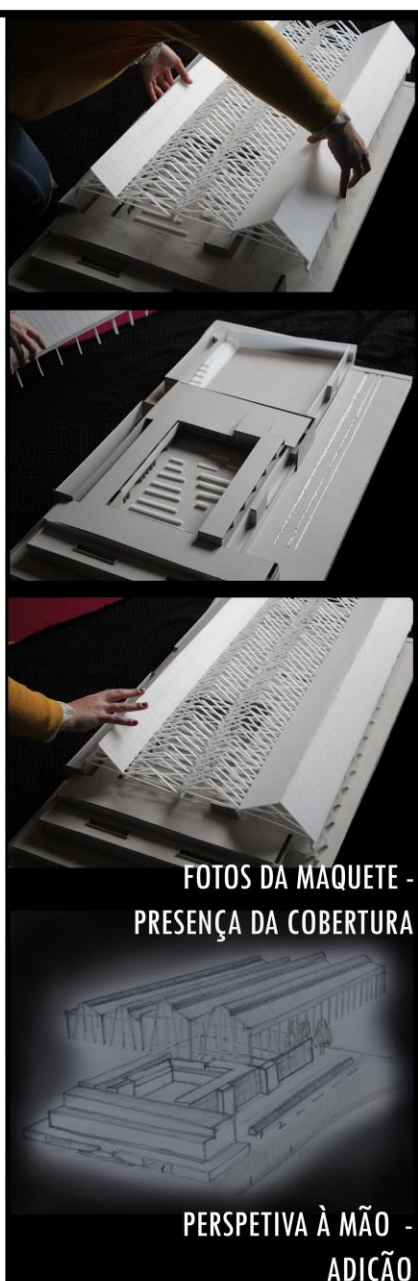
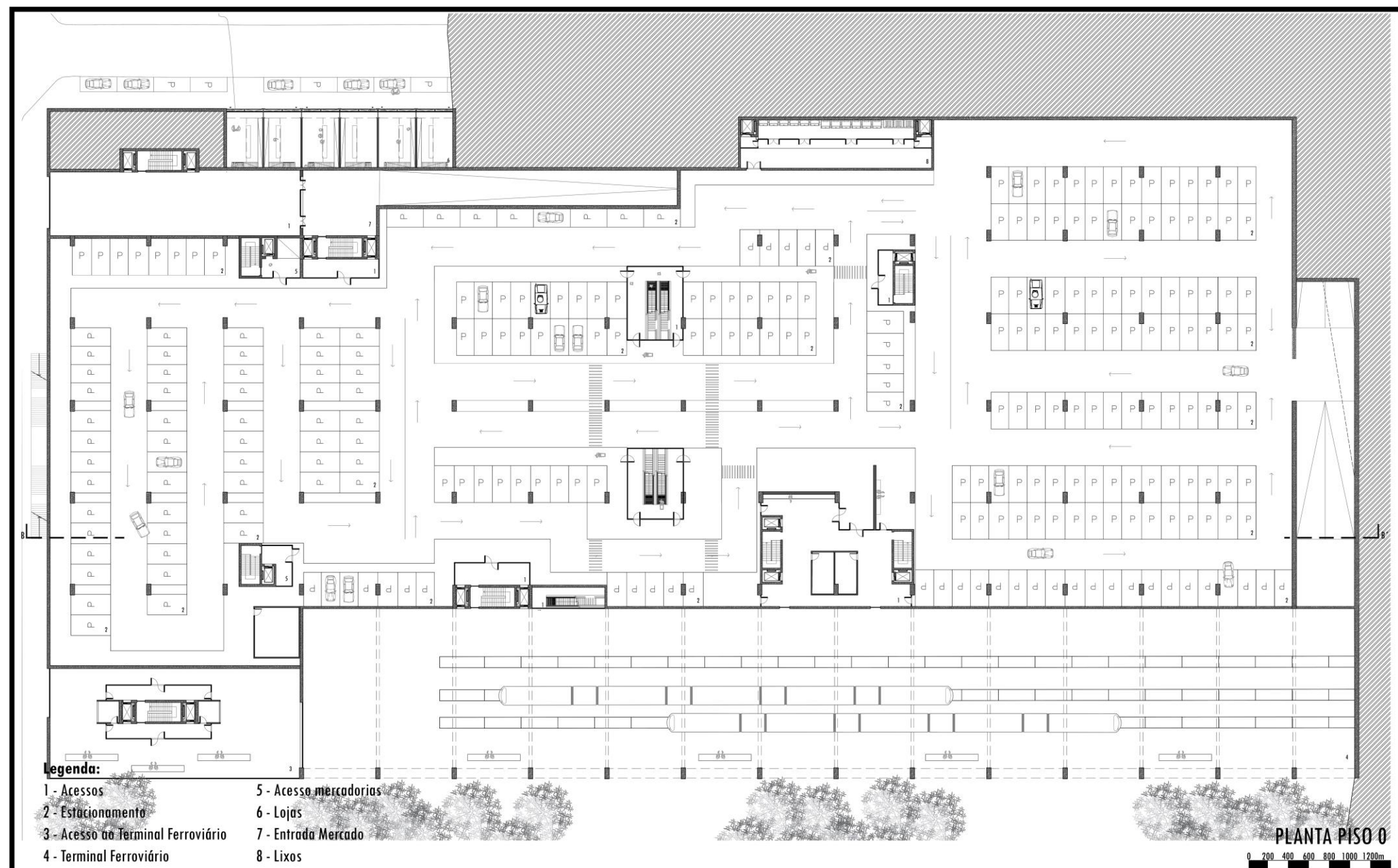
REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE Mestrado PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUIZ CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO

03/12



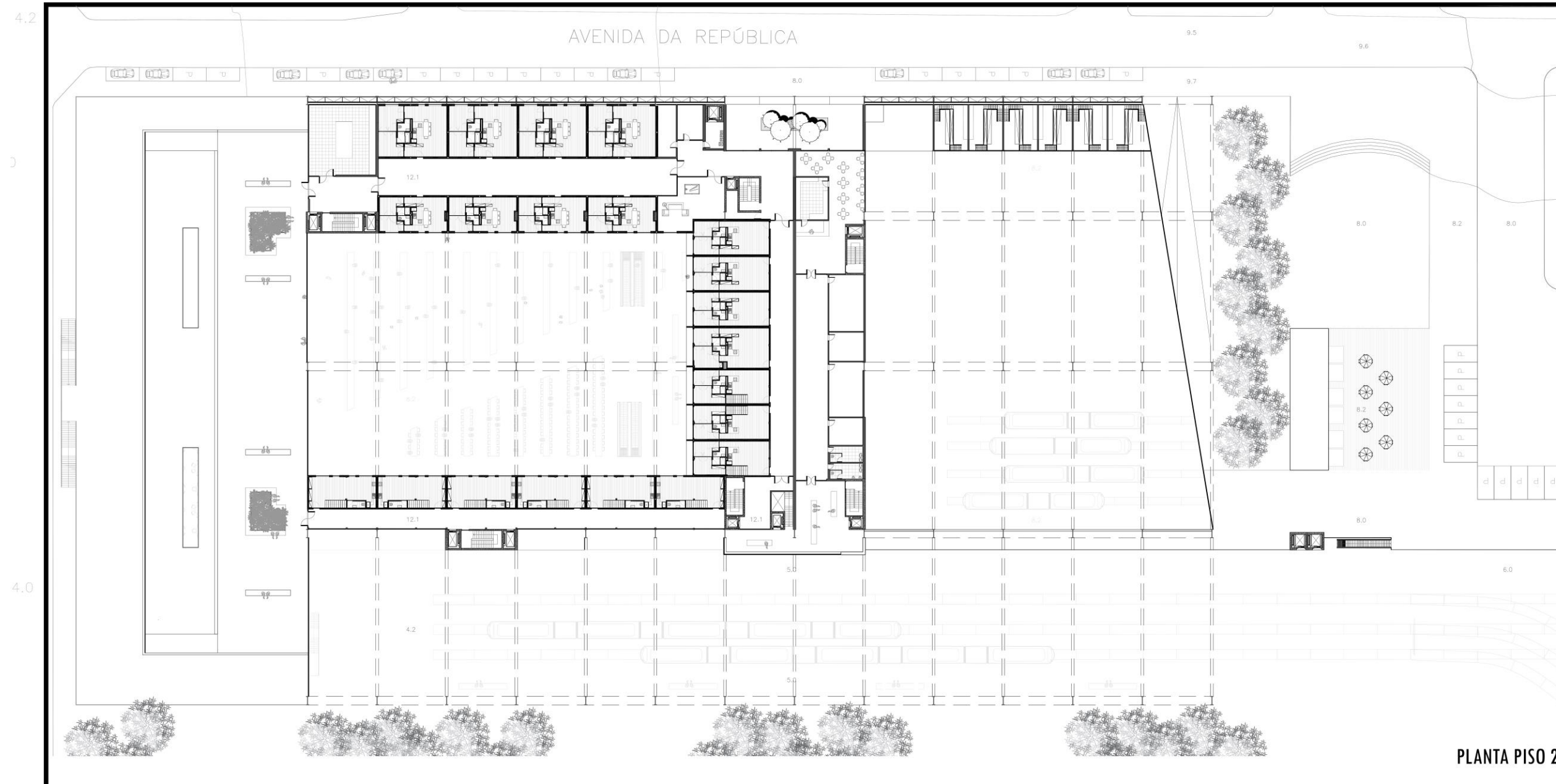
(RE) INTERPRETAÇÃO DO MERCADO

REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUIS CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO
04/12



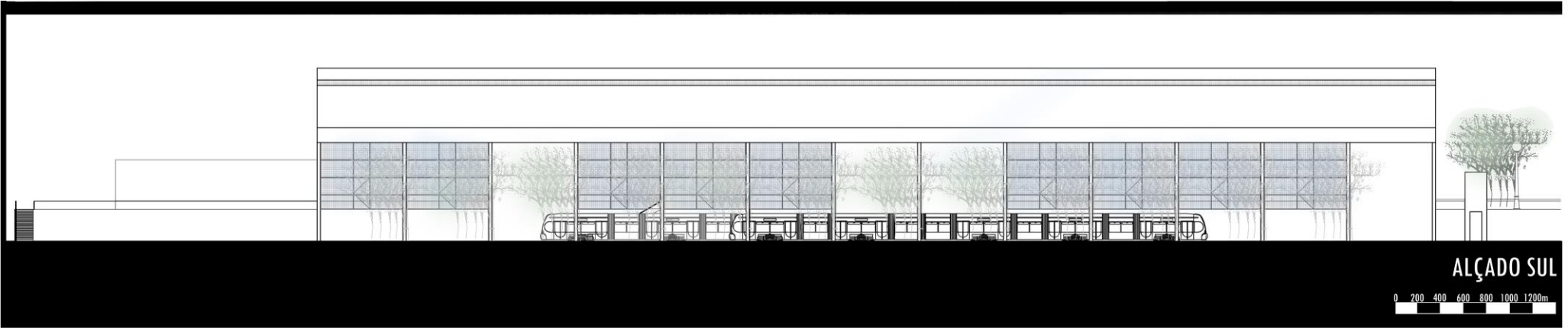
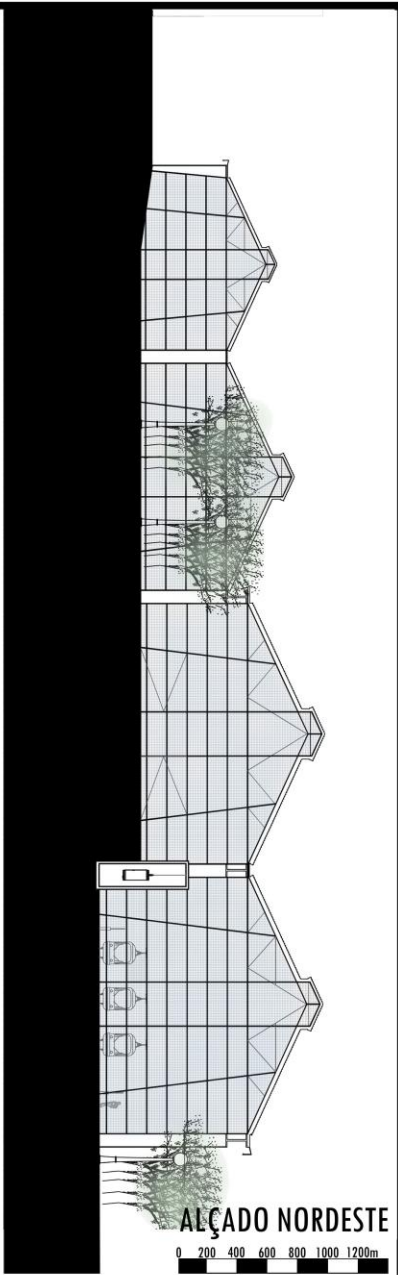
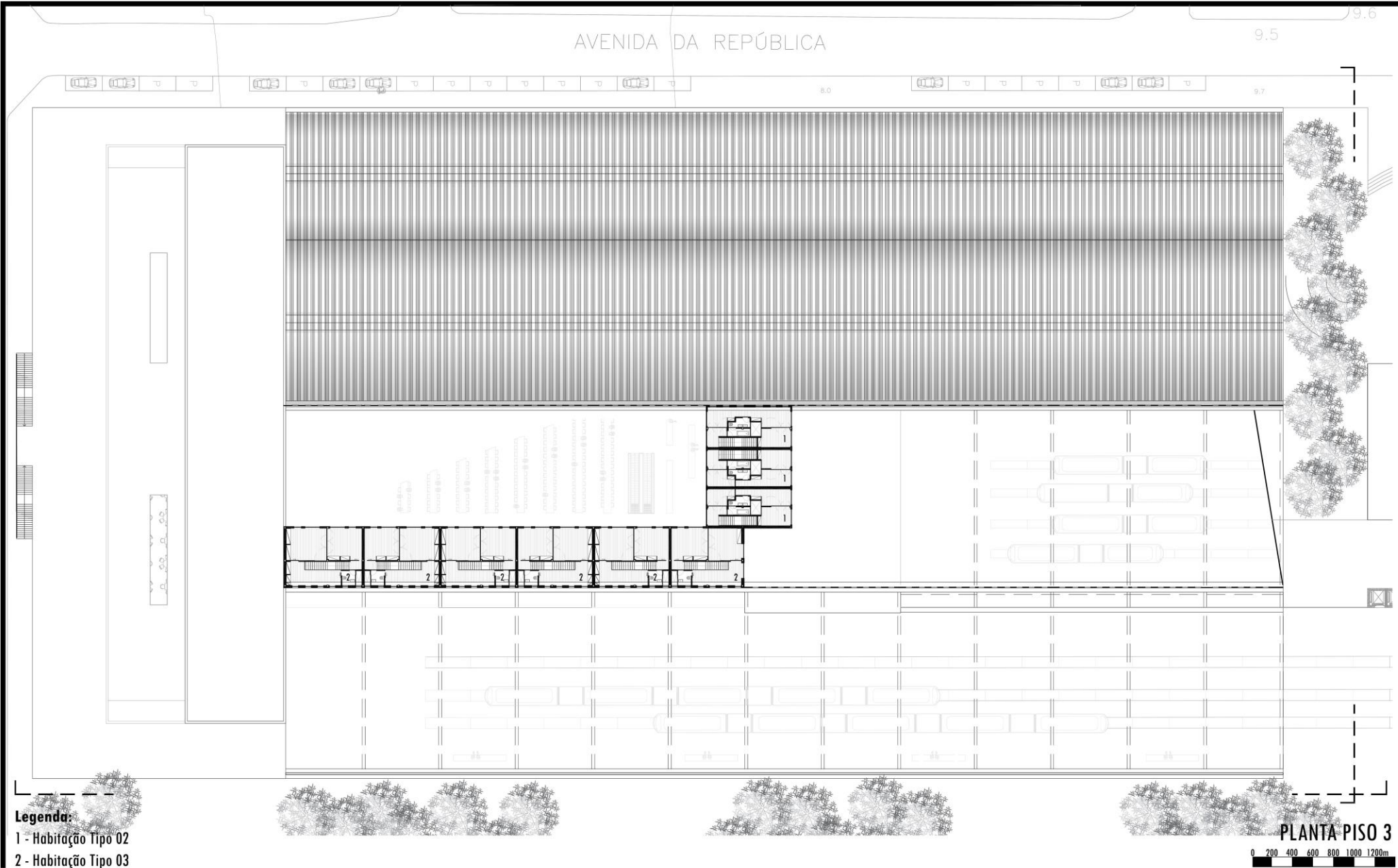
**(RE) INTERPRETAÇÃO
DO MERCADO**

REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

CAROLINA SILVA COELHO

06/12



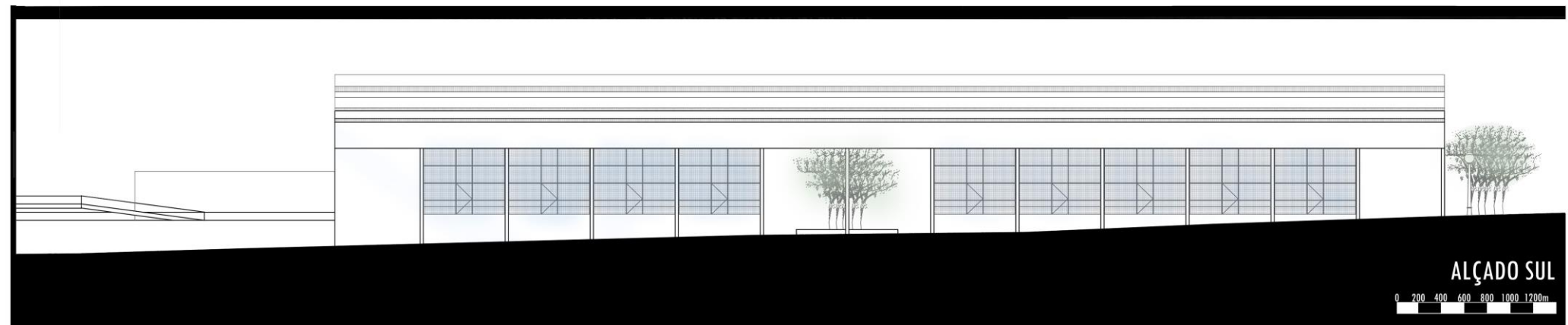
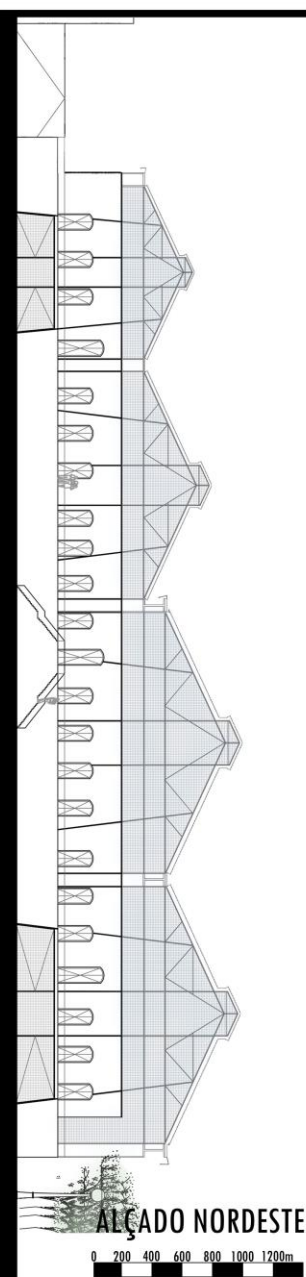
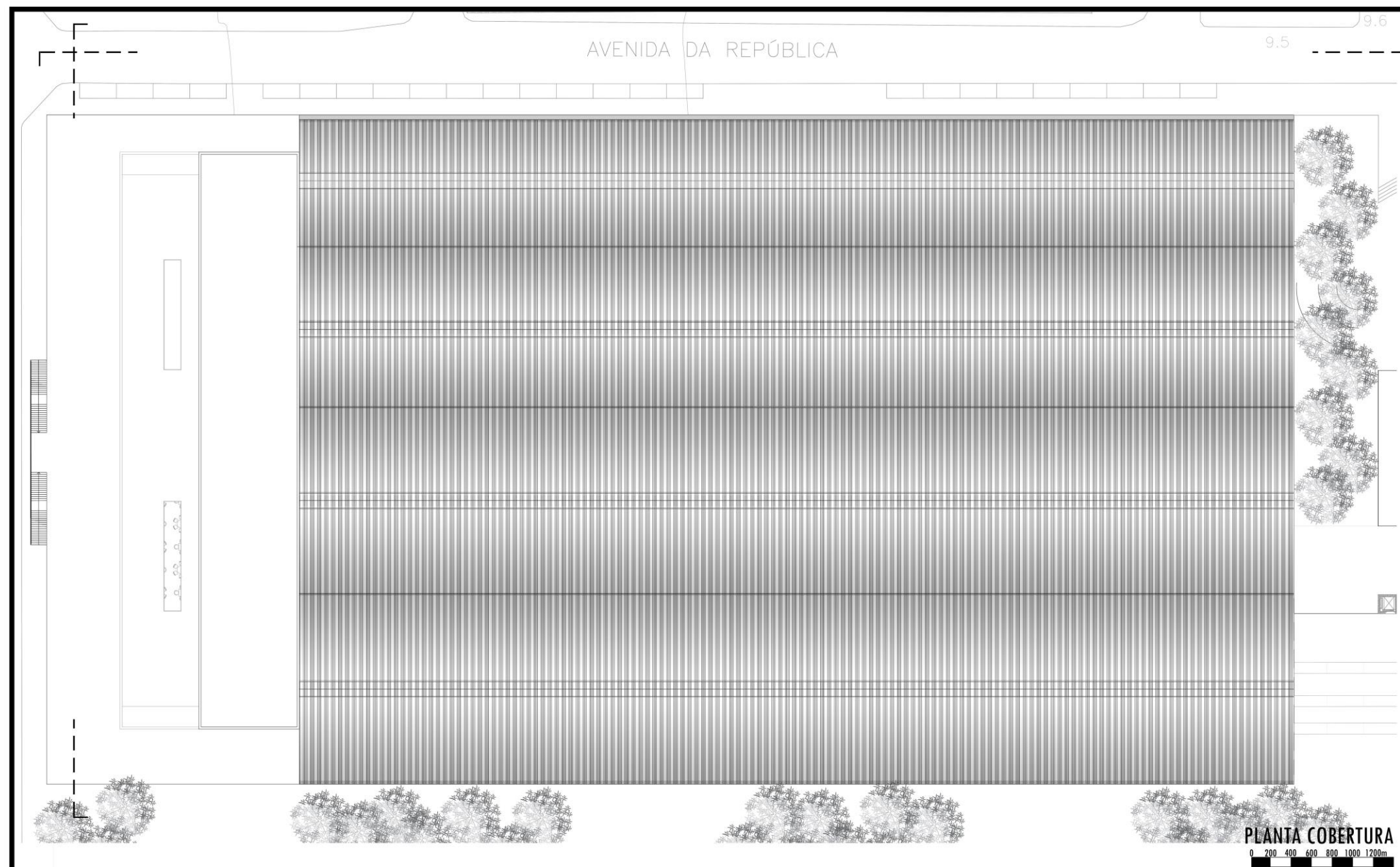
**(RE) INTERPRETAÇÃO
DO MERCADO**

REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTADORES: PROE. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROE. DOUTOR JOSÉ LUIZ CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO
07/12



(RE) INTERPRETAÇÃO DO MERCADO

REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

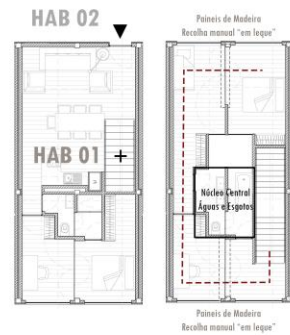
PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUIS CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO

08/12



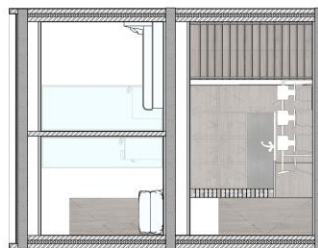


ESQUEMA DE ORGANIZAÇÃO DA TIPOLOGIA

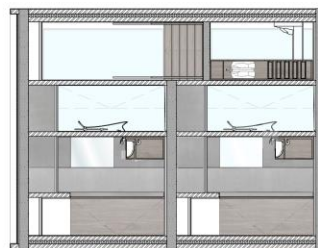
HAB 02



CORTE AA'



CORTE BB'



CORTE CC'

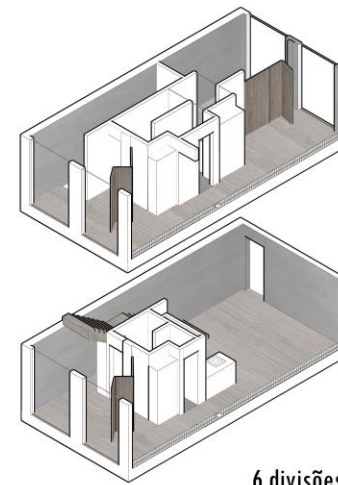


PLANTA PISO 1



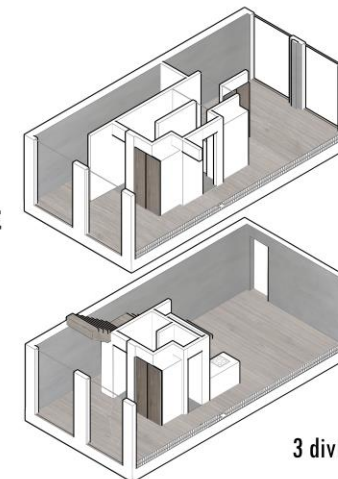
PLANTA PISO 0

REPRESENTAÇÃO GRÁFICA - HAB 02



6 divisões

FLEXIBILIDADE



3 divisões

AXONOMETRIA EXPLODIDA HAB 02 - FUNÇÃO DOS PAINEIS



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DA TIPOLOGIA E SISTEMA DE AGREGAÇÃO



FOTOS DAS MAQUETES

(RE) INTERPRETAÇÃO DO MERCADO

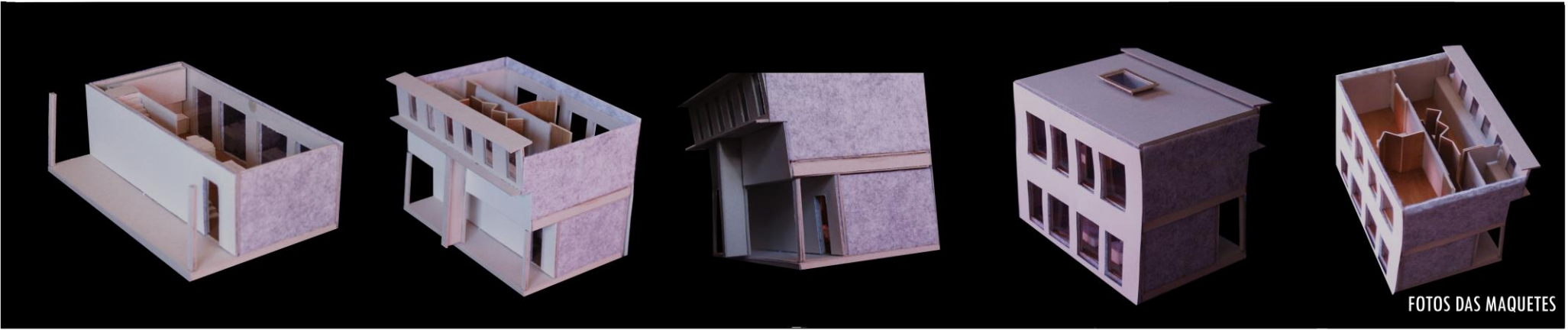
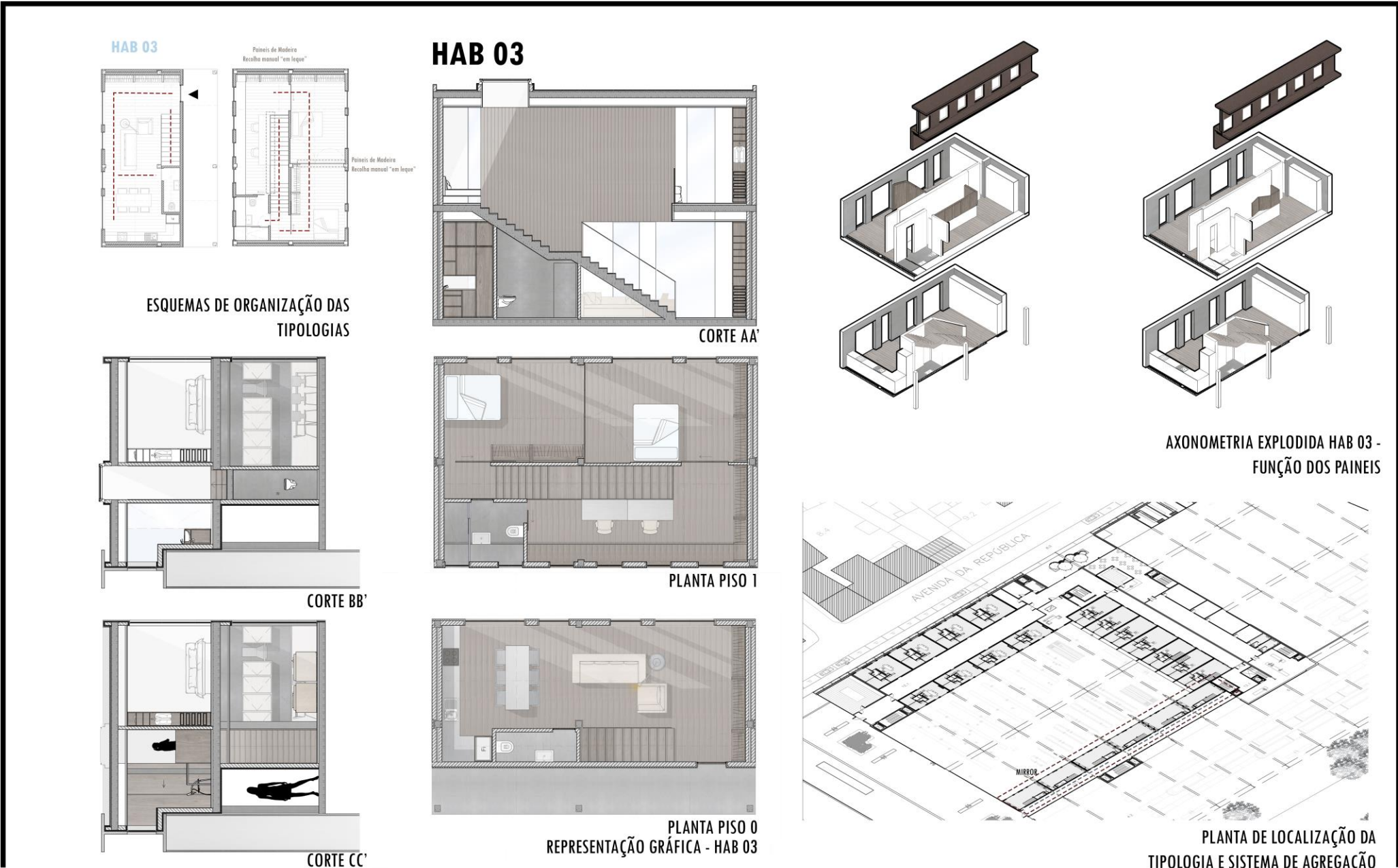
REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUIS CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO

10/12



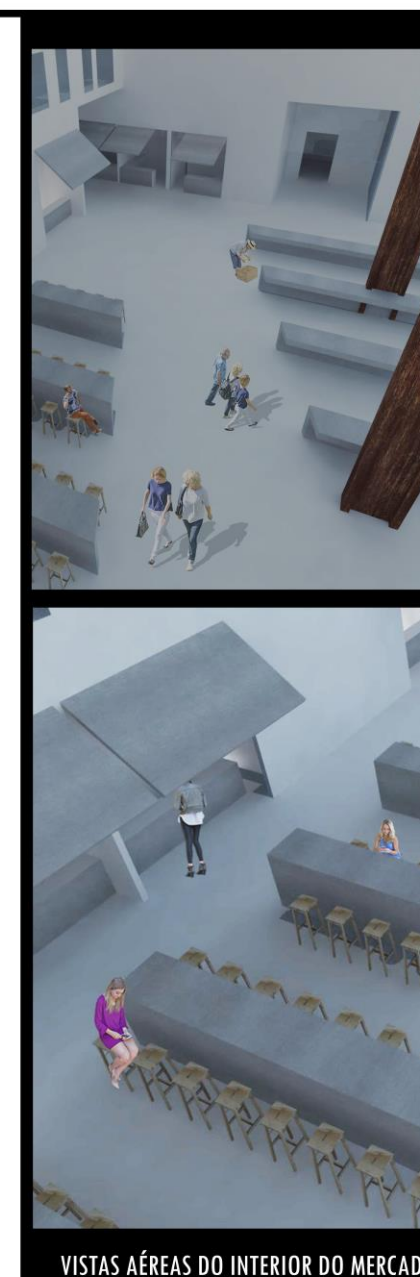
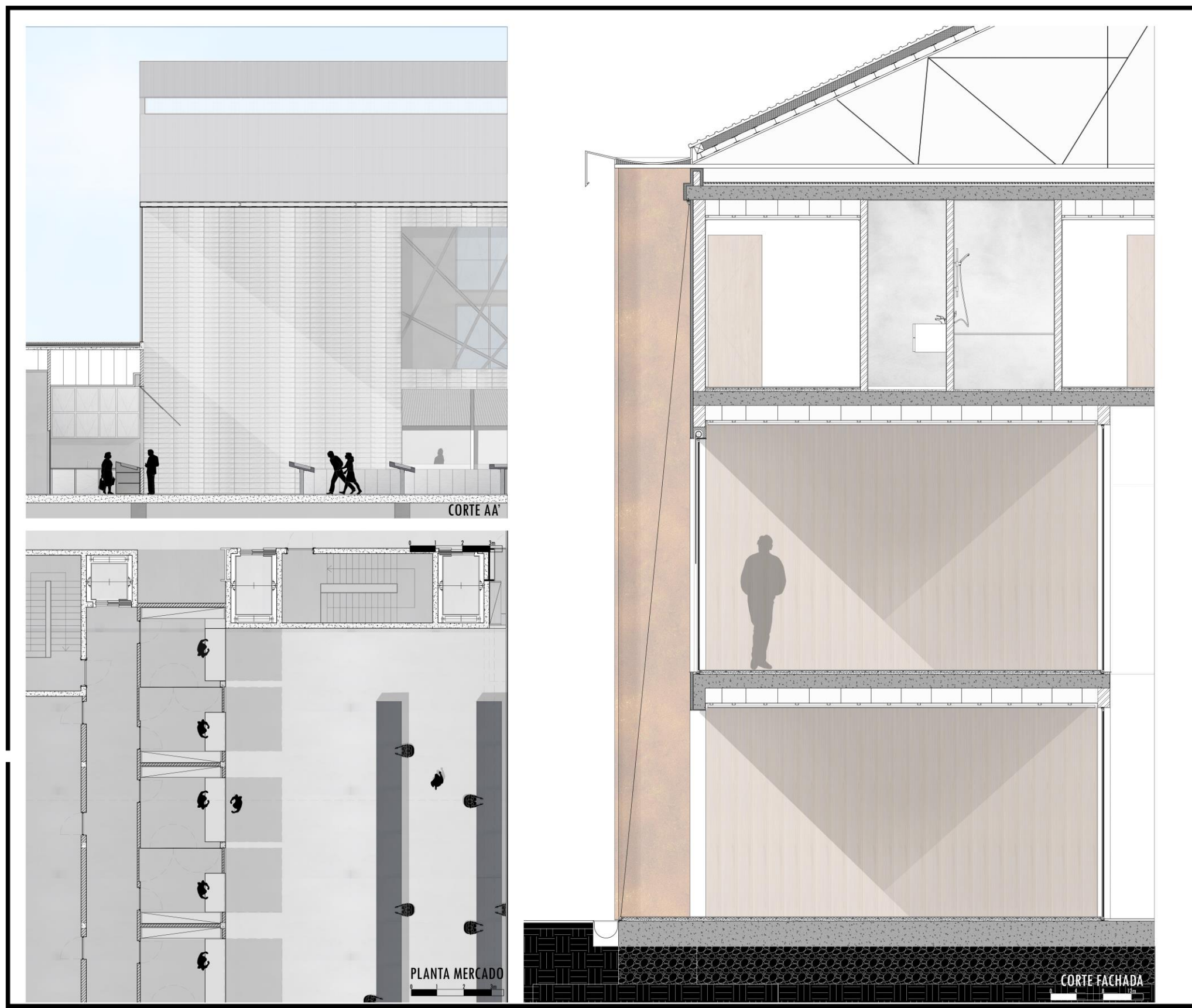
**(RE) INTERPRETAÇÃO
DO MERCADO**

REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUIZ CRESPO

CAROLINA SILVA COELHO
11/12



VISTAS AÉREAS DO INTERIOR DO MERCADO

(RE) INTERPRETAÇÃO DO MERCADO

REABILITAÇÃO DAS OFICINAS DA
EMEF, BARREIRO

PROJETO FINAL DE MESTRADO PARA OBTENÇÃO DE
GRAU DE MESTRE EM ARQUITETURA

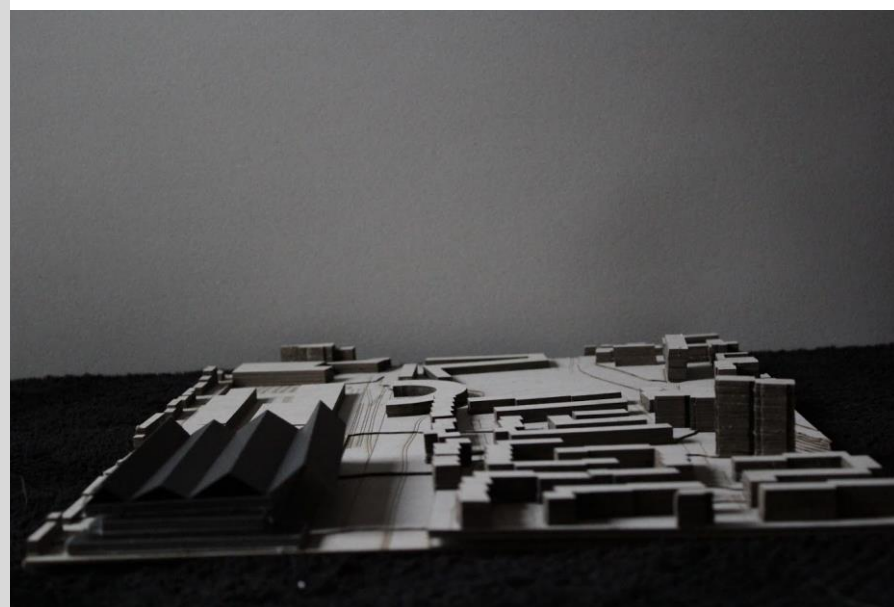
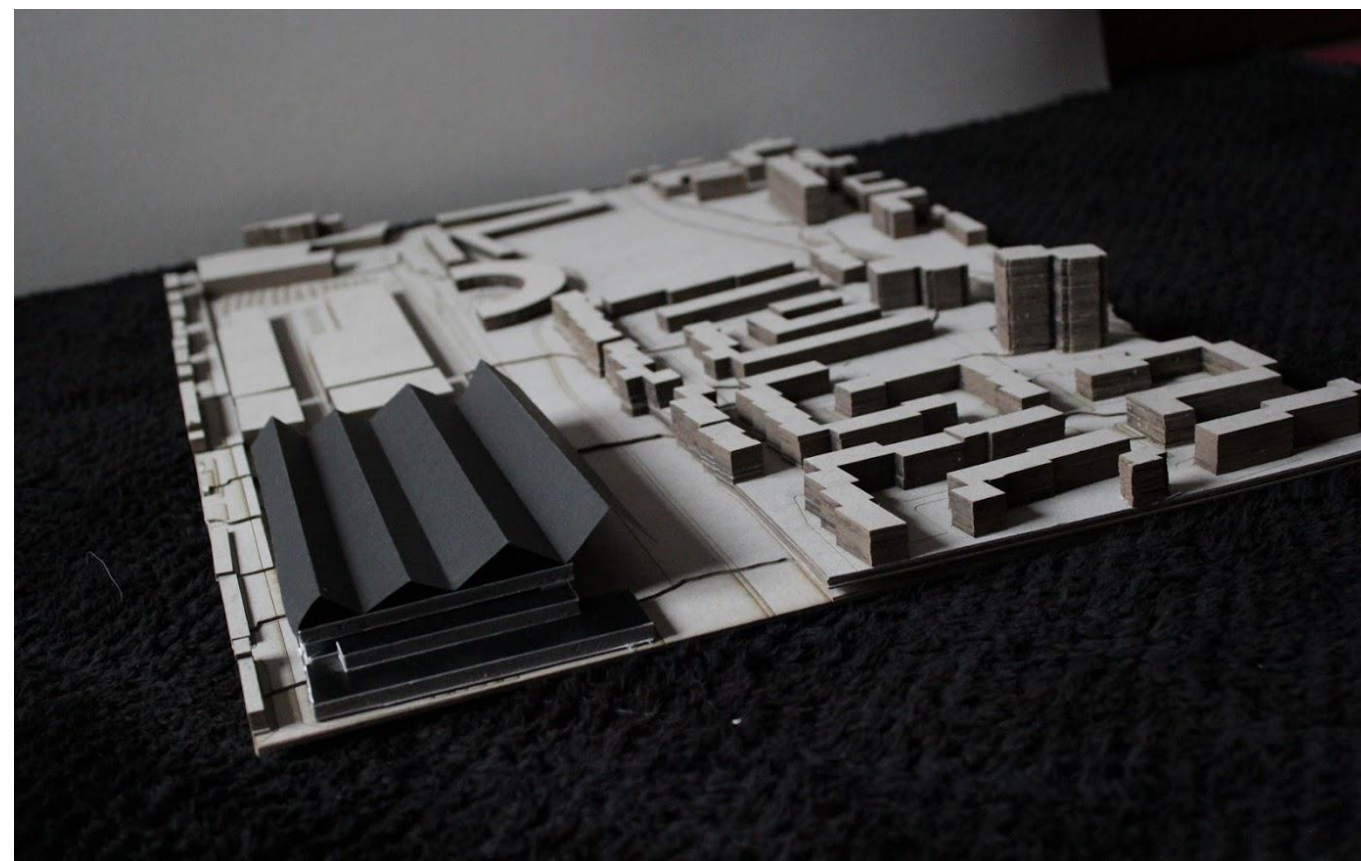
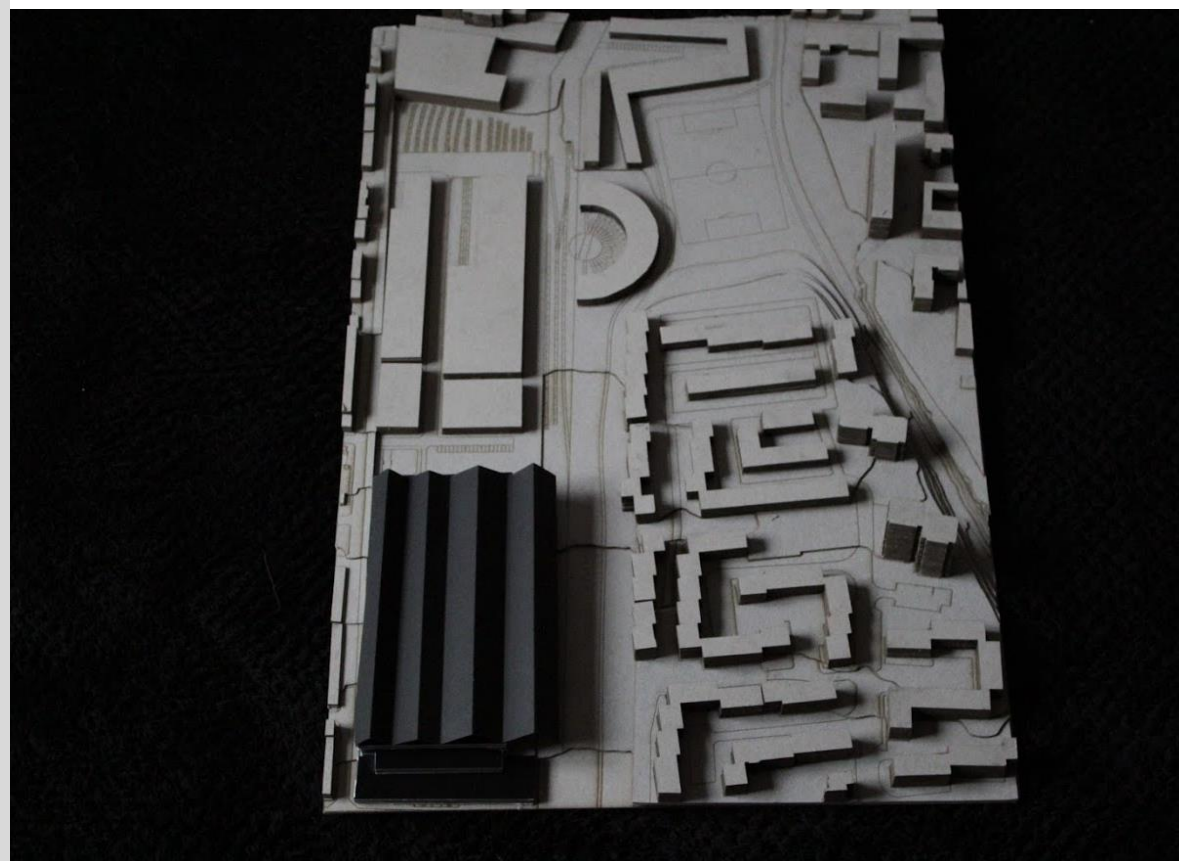
ORIENTADORES: PROF. DOUTOR PEDRO RODRIGUES
PROF. DOUTOR JOSÉ LUIZ CRESPINO

CAROLINA SILVA COELHO

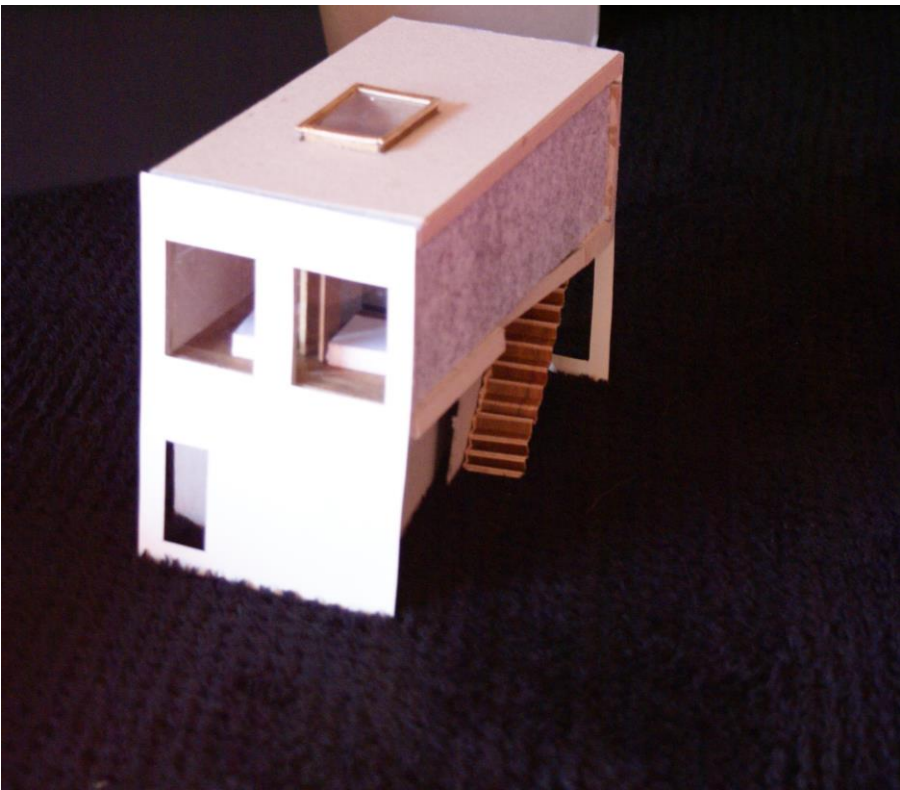
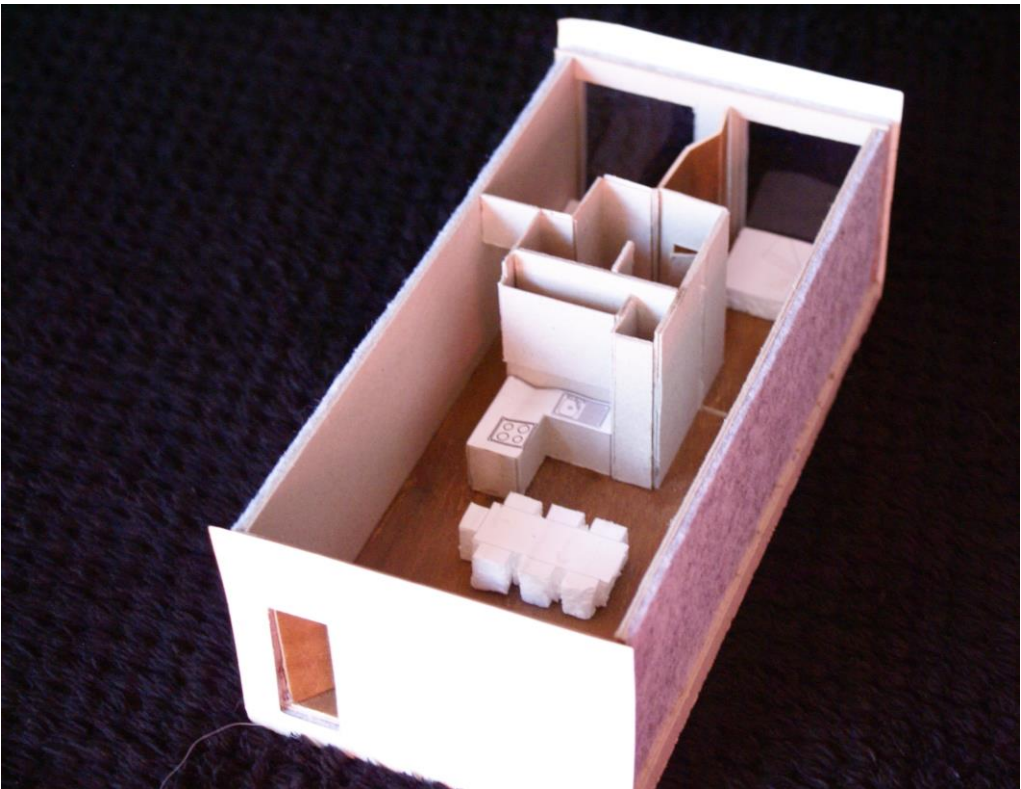
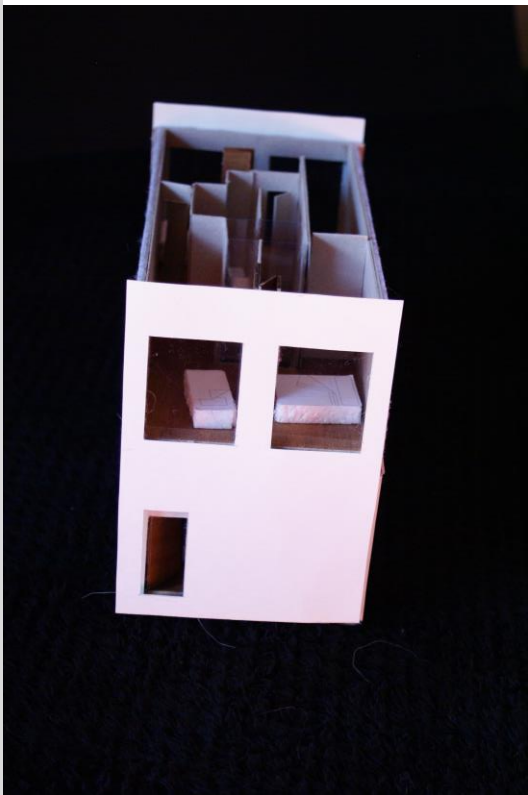
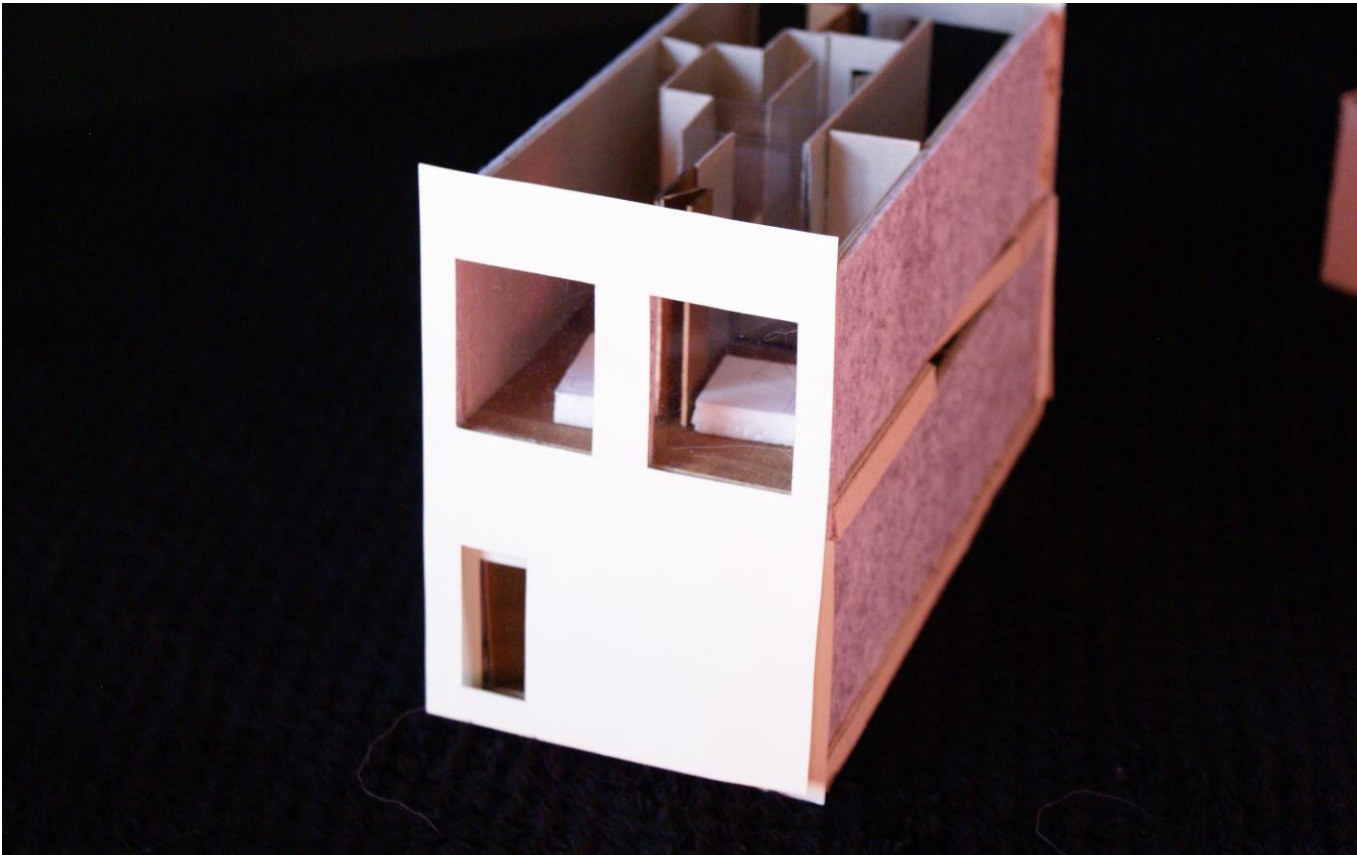
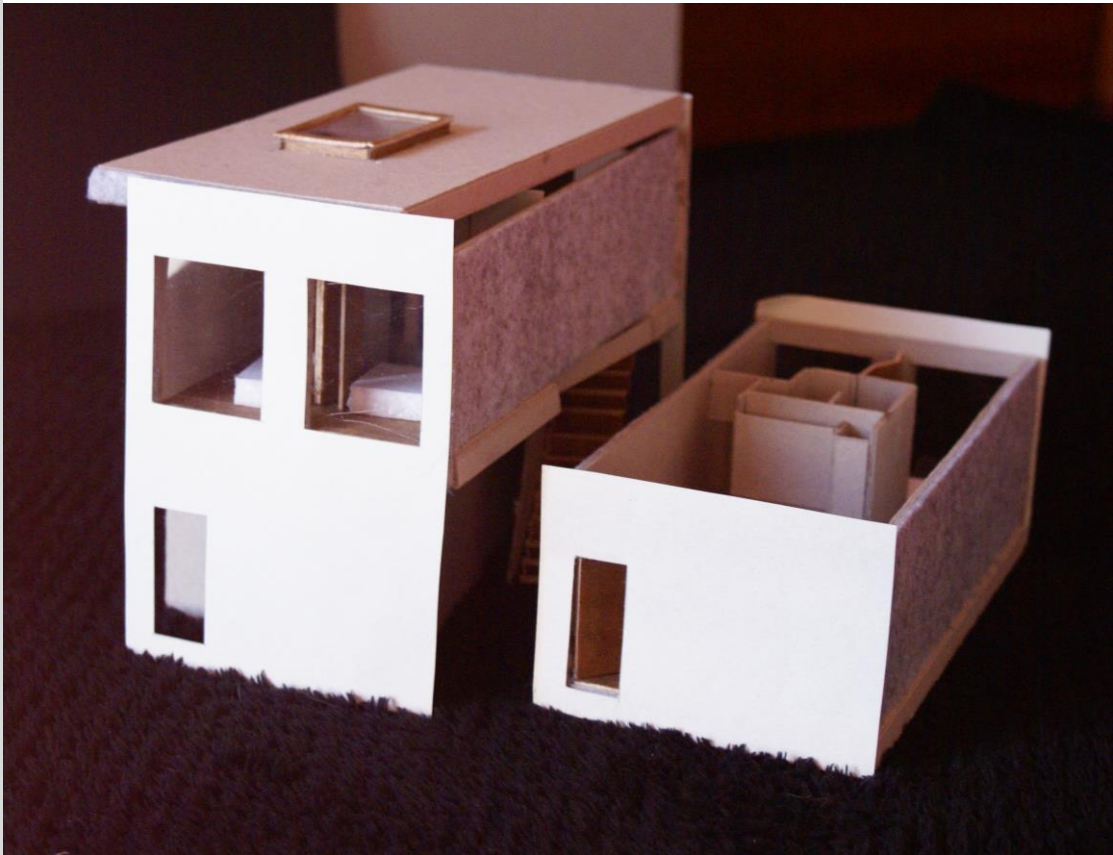
12/12

ANEXOS V – FOTOGRAFIAS FINAIS

- Escala de Implantação, 1/1000
- Habitação tipo02, 1/50
- Habitação tipo03, 1/50



Maquete da habitação do mercado, tipologia02, Escala 1/50



Maquete da habitação do mercado, tipologia03, Escala 1/50

